

ISSN 0321-4249



ПУТЕШЕСТВИЕ НА АВТОМОБИЛЕ И МОТОЦИКЛЕ — ПРЕКРАСНОЕ СРЕДСТВО АКТИВНОГО ОТДЫХА. КАЖДОЕ ЛЕТО МНОГИЕ ТЫСЯЧИ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ ПРОКЛАДЫВАЮТ СВОИ МАРШРУТЫ ПО ДОРОГАМ РОДИНЫ







ПРИГЛАШАЕМ





В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

«За опытом в Литву» — эти слова мы все чаще и с удовлетворением слышим от своих коллег — руководителей, преподавателей автомобильных, технических школ оборонного Общества. В Вильнюс, Каунас, Шяуляй приезжает немало представителей из учебных организаций других республик, чтобы познакомиться у нас с постановкой учебно-воспитательной работы, техническим оснащением, методикой преподавания. На базе наших школ нередко проводятся учебно-методические сборы. Конечно, это и приятно, и ответственно.

Да, за последнее время, особенно в десятой пятилетке, наша республиканская организация оборонного Общества выросла численно, окрепла, значительно повысилось качество обучения водителей для армии и народного хозяйства, есть достижения и в технических видах спорта. Свидетельство тому — неоднократное награждение за успехи в подготовке специалистов для Вооруженных Сил переходящим Красным знаменем Министерства обороны СССР.

Вот и алитусская техническая школа за сравнительно короткий срок набрала довольно высокие темпы в обучении и воспитании будущих военных водителей, специалистов для народного хозяйства республики. Мы находимся в числе первой тройки литовских школ ДОСААФ по результатам соревнования.

Если говорить об условиях, позволивших коллективу школы выйти в число передовых, то их можно определить как комплекс. Пожалуй, первое — это создание прочной материально-технической базы. Представьте: из ветхих, тесных, мало приспособленных для занятий помещений пять лет назад школа переехала в благоустроенный учебный корпус, где на современном уровне создано 14 учебных классов; оборудованы хороший автодром, теплые гаражи и боксы для хранения автомобилей и гусеничных тягачей, пункты технического обслуживания.

Золотой фонд школы — кадры преподавателей и мастеров. Оснащение классов — во многом заслуга опытных

В АЛИТУС

педагогов, наших умельцев. В первую очередь я бы назвал в этой связи Пятраса Мазаляускаса, Ромаса Варнялиса, а в общем-то трудно выделить кого-то среди преподавателей, мастеров вождения и производственного обучения. Все вы знаете, насколько непростое дело подбор, расстановка, воспитание кадров, как и создание морального климата в коллективе. Большая заслуга в этом принадлежит партийной организации, заместителю начальника школы по политико-воспитательной работе Витаутасу Яугеласу. Программой действий в военно-патриотическом воспитании курсантов, преподавателей, мастеров, как и во всех организациях ДОСААФ, являются для нас решения XXV съезда КПСС, постановление ЦК партии «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы».

Стимулом к новым достижениям было и остается социалистическое соревнование. В этом году оно развернулось в честь ленинского юбилея и 35-летия Великой Победы. Результаты ощутимы: повысилась успеваемость, почти три четверти курсантов сдали экзамен с оценками хорошо и отлично, все выпускники выполнили положенные им нормативы ГТО, многие стали разрядниками по военно-техническим видам спорта.

Уверены, что питомцы нынешнего выпуска алитусской образцовой технической школы станут хорошими солдатами, надежными защитниками нашей социалистической Родины.

К. МЕДВЕДЕВ,
начальник школы

Литовская ССР,
г. Алитус

НА ФОТО:

Так выглядит часть комплекса алитусской образцовой: слева — учебный корпус, справа — гостиница и курсантское общежитие.

Идут занятия по вождению в темное время (ночной марш).

В холле учебного корпуса.

Отличники учебы (слева направо) Е. Браницкас, Я. Видмантас, С. Гелбуда, Я. Марьян.

Через водную преграду.

В классе лабораторно-практических занятий.

Фото В. Князева

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

ЛПЗ: ПРОБЛЕМЫ

Решениями VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ предусмотрено дальнейшее повышение качества подготовки молодежи к военной службе, особенно специалистов для Вооруженных Сил. И в этом направлении проделана значительная работа.

Проверки, проводимые комиссиями ЦК ДОСААФ СССР, отзывы командиров воинских частей все больше убеждают, что выпускники автомобильных и технических школ ДОСААФ за время обучения довольно успешно осваивают теоретическую часть программы, в том числе и Правила дорожного движения. С тех пор, как почти повсеместно учебные организации создали автодромы, ввели обучение вождению в сетку расписания, меньше стало нареканий и на водительскую выучку курсантов.

На фоне этих успехов все яснее стало просматриваться слабое звено: от требований дня отстали лабораторно-практические занятия (ЛПЗ). Среди уже получивших водительское удостоверение можно порой встретить таких, кто ни разу за время учебы не разбирал бензонасос, не проверял зажигание или не менял масло в двигателе. Естественно, что простейшая неисправность ставит подобных выпускников в тупик. Одним словом, выявились на этом направлении серьезные просчеты.

Как улучшить лабораторно-практические занятия! Какие резервы можно привести в действие! — этим вопросам было посвящено заседание «Круглого стола» «За рулем», в котором приняли участие заместитель начальника Управления военно-технической подготовки ЦК ДОСААФ СССР М. А. Лысов, работники методического кабинета этого управления И. Е. Ельчанинов, В. А. Мостаков, представители учебных организаций ДОСААФ Московской области: начальник автошколы г. Железнодорожного В. П. Козлов, преподаватели П. И. Сазонов (Загорск), Г. В. Дель (Мытищи); мастера производственного обучения А. В. Лосев (Мытищи), Ю. Я. Тимофеев (Подольск) и Е. А. Федоров (видновская объединенная техническая школа). Вести «Круглый стол» редакция попросила Михаила Александровича Лысова.

Предлагаем запись этой беседы.

М. ЛЫСОВ. Тема разговора у нас совершенно конкретная, она вам известна. Давайте высказываться. Будем говорить обо всем откровенно, не стесняясь.

В. КОЗЛОВ. Совсем еще недавно я был в армии. Могу с полной ответственностью тут сказать: умением обслужить автомобиль, устранить неисправность обладают не все выпускники учебных организаций ДОСААФ. Сейчас работаю начальником автошколы и, таким образом, сам должен эти недостатки устранять. Так уж получилось.

В нашей школе подобрался крепкий, работоспособный коллектив. Почти все преподаватели прошли армейскую закалку, имеют практический опыт. Половина из них — автомобилисты с высшим образованием.

Мастера производственного обучения — народ тоже грамотный. Однако, если уж говорить начистоту, методическая подготовка у них слабее. Может быть, присутствующие со мной не согласятся, захотят поспорить — но я ведь говорю о нашей школе, о своих выводах. Возможно, они в чем-то и субъективны.

В бытность мою в армии обращало на себя внимание то, что такие автомобили, как ГАЗ—53 и ЗИЛ—130, выпускники автошкол знают неплохо. Но этих машин в частях не так уж много, да и службу они несут чаще всего вспомогательную. Когда же дело доходит до ГАЗ—66, ЗИЛ—131, «Урал—375» — тут положение хуже.

Сейчас понимаю, почему так. В школах пока еще много автомобилей, которые недавно считались новинкой. Между тем они устаревают морально, и пора переходить на новые модели. Такой хотя бы пример. Если в классе лабораторно-практических занятий нет ни одного ГАЗ—66 — выпускник, придя в армию, не сможет и «запаску» поставить...

М. ЛЫСОВ. Но таких школ теперь почти нет! Процесс обновления материально-технической базы идет непрерывно, учебные организации оснащаются новыми образцами техники. И мне представляется, что на нынешнем этапе главное — научиться рационально, полностью использовать все возможности, открывающиеся в связи с наличием этой техники. Тут на первое место выходит методическая подготовка мастера. И хотелось бы, чтобы вы развили свою мысль по этому вопросу.

В. КОЗЛОВ. Хорошо, готов вернуться... Мы ввели у себя еженедельные методические совещания. Проходят они по понедельникам, так нам удобнее. На них присутствуют преподаватели и все мастера производственного обучения. Подводим итоги недели, разбираем ошибки, намечаем задачи.

Такие же совещания, но по пятницам, проводим с мастерами обучения вождению. Здесь присутствуют лишь те из преподавателей, кто считает это для себя необходимым.

Создали мы на общественных началах и «кружок усовершенствования знаний». Часто собираемся, обсуждаем новую модель автомобиля, статью, интересное сообщение.

Дважды пытались проводить своими силами зачеты для мастеров производственного обучения. Что это такое? Приходим в класс ЛПЗ непосредственно перед занятиями и смотрим, как подготовлены учебные места, хватает ли пособий, инструментов, приспособлений... Спрашиваем у мастера, чего по его мнению недостает.

И любопытная деталь: чем мастер лучше подготовлен, чем выше его квалификация, тем, оказывается, больше недостатков он сам у себя замечает! Мы сообща эти замечания фиксируем и спустя месяц-другой повторяем проверку. Пока говорить о сдвигах рано, но мы убеждены, что такая форма взаимного контроля станет действенным рычагом в деле улучшения практической выучки курсантов.

Г. ДЕЛЬ. Вполне разделяю ваше мнение: мастера в методической подготовке по ряду причин отстают от преподавателей. И это понятно: я, например, побывал уже на нескольких сборах, а мастеров на них не видел! Наверное, настала пора всерьез учить эту категорию работников...

В. МОСТАКОВ. Совершенно верно, пора настала. И мы над этим работаем. Но все же главной остается пока и останется в ближайшем будущем самостоятельная ежедневная подготовка к занятиям. Как обстоит с ней дело? Не упускаем ли мы что-то здесь?

Г. ДЕЛЬ. Подготовка к занятиям — понятие широкое, комплексное. Многие товарищи, ссылаясь на свой богатый практический опыт, думают, что если они в течение ряда лет ведут один предмет, то эта их база позволяет рассчитывать на успех в любом случае.

Практика свидетельствует о другом. Сейчас нельзя рассчитывать только на ранее припасенный багаж. Нужно обновлять знания, к каждому занятию готовиться так, будто идешь в первый раз. И тему надо повторить, и план составить, и конспект написать. Вообще не лишне в уме как бы смоделировать будущий урок, представить его ход, попытаться нащупать самому уязвимые места, укрепить их. Тогда меньше будет неожиданностей во время занятия.

Все, о чем сказал, конечно, относится в полной мере и к практическим занятиям. У нас, например, принято: накануне занятия преподаватель встречается с мастером в классе ЛПЗ, вместе они продумывают, как провести урок, что и в какой последовательности показать, на чем заострить внимание, каким инструментом пользоваться...

Ю. ТИМОФЕЕВ. Это проще сказать об

«СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ» — 5000 НОМЕРОВ

27 июля 1980 года вышел пятитысячный номер «Советского патриота», являющегося органом ЦК ДОСААФ СССР и ведущего свое начало от газеты «На страже», которая стала издаваться более 53 лет назад.

Уже с первых номеров газета завоевала широкую популярность. Она призывала изучать военное дело, свято хранить и достойно выполнять ленинские заветы о защите социалистического Отечества. Активно проводила в жизнь решения партии по укреплению обороноспособности государства, была боевым рупором Осоавиахима.

В годы Великой Отечественной войны, выходя под названием «Военное обучение», газета содействовала подготовке резервов для действующей армии, вооружала население военными знаниями, рассказывала о массовом героизме советских воинов в боях, воспитывала у наших людей непоколебимую веру в победу.

Три года назад, когда газета отмечала свой полувековой юбилей, ее заслуги в деле военно-патриотического воспитания трудящихся и развитии оборонно-массовой работы были отмечены высокой правительственной наградой — орденом Красной Звезды.

«Советский патриот» сегодня продолжает высоко нести знамя партийности, широко показывать руководящую и направляющую роль Коммунистической партии в нашем социалистическом обществе, помогает читателям глубоко осмыслить заветы В. И. Ленина, требования XXV съезда КПСС и положения Конституции СССР о защите социалистического Отечества. Газета активно ведет пропаганду революционных, боевых и трудовых традиций советского народа и его Вооруженных Сил, рассказывает об успехах в выполнении задач десятой пятилетки. Она участвует в борьбе за повышение эффективности и качества военно-патриотического воспитания членов ДОСААФ.

И РЕЗЕРВЫ

«КРУГЛЫЙ СТОЛ» РЕДАКЦИИ

инструменте, чем выполнить. У нас, например, школа старая, хватает инструмента, накопили. А везде ли так? Вот, допустим, в загорской, самой молодой, как дела?

П. САЗОНОВ. Не блестяще...

Ю. ТИМОФЕЕВ. Какое там не блестяще! Это вы скромничаете. Я был во многих школах и видел: инструмент используется старый, некомплектный, зачастую не от того автомобиля, на котором ведутся работы. А это плохо. Будущий водитель должен получать правильные навыки, должен учиться уважать свои руки, свой труд. Мы просто обязаны учить его выполнять все операции технически грамотно. А без хорошего инструмента это невозможно.

Е. ФЕДОРОВ. Вы задели важный вопрос, Юрий Яковлевич! Но если со штатным инструментом дело более или менее налажено, то со специальным — съемниками, приспособлениями гораздо хуже. У нас, например, только один съемник для клапанов ЗИЛ—130, и тот «на ладан дышит». А ведь когда изучаем механизм газораспределения, им должна пользоваться не одна бригада. Значит, нужно снабжать нас — не нашу видновскую школу, а нас всех — централизованно, с учетом потребностей. И об этом следует подумать.

А. ЛОСЕВ. Коль речь зашла об оснащении классов ЛПЗ, не могу умолчать о давно наболевшем. Давайте вспомним: в методических рекомендациях программы к разделу «Вождение автомобиля» записано, что обучение проводится путем индивидуальной отработки упражнений с курсантами. Сформулировано четко. И выполняется точно.

А вот в рекомендациях к разделу «Устройство и эксплуатация автомобилей» сказано по-иному: «на лабораторно-практических занятиях курсанты проводят разборочно-сборочные и регулировочные работы, техническое обслуживание и устранение эксплуатационных неисправностей. При этом каждый курсант должен принимать участие в выполнении практических работ, предусмотренных программой». Так ведь? Цитирую по памяти, но за существо ручаюсь.

Как же все происходит на деле? При изучении, допустим, темы № 1 «Устройство карбюратора» (ей отводится 4 часа) половина группы будет на четырех учебных местах разбирать, изучать и собирать карбюраторы ГАЗ, а другая половина — карбюраторы ЗИЛ. Максимум, что может дать сейчас мастер, — это два карбюратора на бригаду из четырех человек. Это, повторяю, максимум. А часто дает только один. И выходит, что один курсант работает — а остальные смотрят (если вообще смотрят). Разве не так?

ГОЛОСА: — Так!

— Правильно!

— А что можно придумать?!

А. ЛОСЕВ. Полагаю, было бы целесообразно изменить рекомендации в программе, записать в более четкой формулировке что каждый курсант обязан в классе ЛПЗ и на действующем автомобиле практически произвести разборочные, сборочные и регулировочные работы, а также операции технического обслуживания. И желательно пересмотреть нормы снабжения школ или хотя бы дать рекомендации школам укрепить базу классов ЛПЗ за счет своих возможностей.

В. КОЗЛОВ. Кое-где об этом уже побеспокоились, не ожидая рекомендаций. Я был недавно в житомирской автошколе. Присутствовал как раз на занятии в классе ЛПЗ, когда эти самые карбюраторы изучали. Так у них каждый курсант на занятие получает такой поднос (ну, назовите его планшет, если хотите), на котором в рабочем положении закреплен карбюратор, а рядом — необходимый набор инструментов. Просто, красиво, толково. И каждый курсант при деле.

Между прочим, так можно работать и со многими приборами электрооборудования, и системы питания, и смазки — со всей «мелочовкой». Мы уже над этим думаем.

П. САЗОНОВ. Нам до такого далеко — у нас в классе ЛПЗ стоят еще не укомплектованные двигатели. Это тоже не дело. Двигатель здесь обязан быть полнокомплектным. Только на таком можно правильно учить!

М. ЛЫСОВ. Кстати, коль уж о двигателе речь зашла, то кто бы из присутствующих мог сказать: как обстоит дело с устранением неисправностей, с обучением курсантов этому важному делу?

А. ЛОСЕВ. А что тут особенного? Рассказывая о двигателе, я говорю и о вероятных неисправностях. Если есть возможность, стараюсь по ходу какую-нибудь неисправность ввести и показать. Иногда готовлю это заранее. Когда как.

В. МОСТАКОВ. Вы верно говорите. Так именно и делается в большинстве школ. Но это совершенно неправильно! Чтобы человек прочувствовал влияние неисправности, ему надо прежде показать исправно работающий механизм, затем, введя неисправность, указать на ее проявление, ее признаки, сообща определить пути устранения и все довести до нормы. Так? Значит, нужно создавать стенды, позволяющие вводить неисправности быстро, с пульта!

ГОЛОСА: — Давайте схему!

— Что-то не видел!

— А где это? Съездим, поглядим!

Ю. ТИМОФЕЕВ. Надеемся со временем получить от методкабинета такую схему. Будем у себя внедрять с удовольствием. А сейчас хочу обратить внимание присутствующих еще на одно обстоятельство. Существует целый ряд работ, которые (мы ведь условились быть откровенными) просто не выполняются. Ну что греха таить. Кто, например, меняет масляный фильтр, сливает и заливает масло, промывает воздушный фильтр, меняет колесо... В лучшем случае ограничиваются тем, что констатируют: уровень масла нормальный, фильтр чистый, колесо не спущено. И тем самым идут на заведомый брак в работе. А дело, как правило, тормозится из-за пустяков. Часто не хватает самого элементарного: чистых емкостей для сбора масла, тормозной жидкости, нужных шлангов, воронок...

Понимаю, что вопрос не прост. Если со сменой колеса можно ошибку исправить, то менять масло в двигателе, коробке или мосту без нужды совсем не резон. Думаю, тут тоже могли бы выручить специальные стенды — тренажеры, куда мастер при подготовке урока заливал бы отработанное масло, ставил грязные фильтры. А курсанты честно бы делали то, что требуется от них по программе, и накапливали столь необходимые практические навыки...

М. ЛЫСОВ. Спасибо, товарищи, за выступления. В словах каждого из вас мы почувствовали искреннее желание улучшить качество практической выучки курсантов. Вы показали, может быть, лишь малую долю слабых мест в постановке практического обучения, которые до последнего времени часто ускользали от внимания. Но эта беседа, несомненно, принесла уже пользу нам, здесь присутствующим, и принесет еще большую, когда по затронутым вопросам захотят высказаться читатели «За рулем». В деле подготовки курсантов существует немало неиспользуемых пока резервов улучшения качества. И настоятельная наша задача — поставить эти резервы на службу общему делу.

Высказанные в беседе за «Круглым столом» соображения затрагивают целый ряд проблем. Это в первую очередь улучшение снабжения учебных организаций ДОСААФ инструментом и расширение ассортимента запасных частей и узлов, используемых на лабораторно-практических занятиях; это создание и освоение в производстве новых видов стендов-тренажеров; это, понятно, и улучшение методической подготовки мастеров производственного обучения. Решение этих вопросов зависит от целого ряда заинтересованных ведомств и организаций.

И мы приглашаем их вместе с читателями к продолжению разговора.

Газета проявляет пристальное внимание к вопросам повышения качества подготовки специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства. Помогает комитетам ДОСААФ в развитии прикладных и военно-технических видов спорта, освещает деятельность первичных организаций.

Ярко, полно и доходчиво стремится «Советский патриот» показать жизнь современных армии и флота, учебу и быт воинов.

Пришлась по душе читателям четвертая страница газеты, на которой регулярно, из номера в номер освещаются военно-прикладные, технические виды спорта, жизнь спортивных коллективов ДОСААФ, рассказывается о лучших спортсменах Общества, поднимаются проблемы спортивной этики и морали. Находят широкий отклик у читателей, особенно у их молодой части, клубы «Курсантский азимут», «Мотор», «Эфир». Под рубрикой «У наших друзей» публикуются материалы о жизни и деятельности оборонных и спортивных организаций социалистических стран.

К участию в газете широко привлекаются партийные и советские работники, профсоюзные и комсомольские активисты, ветераны армии и флота, активисты оборонного Общества. Редакционный коллектив постоянно стремится делать газету так, чтобы она была верным другом активистов ДОСААФ, молодежи и помощником оборонного Общества.

За нашу Советскую Родину!



8 ● Август ● 1980

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

Советам Министров союзных республик разработать и осуществить в 1981—1985 годах мероприятия по повышению транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог, соблюдению нормативных межремонтных сроков их службы, а также по развитию сети предприятий автосервиса на дорогах, предусматривая выделение на эти цели необходимых денежных и материальных ресурсов.

Из постановления Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в стране»

Эскиз оформления Горьковского шоссе — мемориал, посвященный Орехово-зуевской стачке 1885 года, возле Малой Дубны.
Рис. архитектора Р. Биккузина

Москва и Подмосковье привлекают миллионы советских и зарубежных туристов. С разными районами страны их связывают 11 железнодорожных магистралей, три речных порта и канал имени Москвы, создавшие столице прямой выход к пяти морям, 14 автомобильных дорог и крупнейшие аэропорты.

Призыв партии превратить Москву в образцовый коммунистический город нашел горячий отклик. Уже сегодня, если сравнивать крупнейшие города, по обилию зелени, водных пространств, благоустройству, чистоте воздушного бассейна она занимает ведущее место в мире. Много сделано, особенно за последнее пятилетие, и для улучшения дорог Подмосковья. В этой работе виден вклад проектировщиков, строителей, работников дорожно-эксплуатационных служб Москвы и области. Но еще больше предстоит сделать в одиннадцатой пятилетке и последующих по выполнению постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по улучшению строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в стране».

Все мероприятия по превращению подмосковных магистралей в образцовые осуществляются планомерно и последовательно по генеральным схемам застройки, благоустройства и озеленения, разработанным Институтом генпланов ГлавАПУ Мособлисполкома. Такие схемы по шести дорогам (из 14 ведущих к Москве), выделенным как олимпийские автомагистрали,— Ярославскому, Горьковскому, Калужскому, Киевскому, Минскому и Ленинградскому шоссе, — были подготовлены еще в 1977 году. Практическая реализация их проводится в два этапа. Первый, уже закончившийся, был связан с проведением Олимпиады-80 и ограничивался конкретными первоочередными мероприятиями по оснащению дорог техническими средствами, созданию новых объектов сервиса. Второй, ориентированный на 2000-й год, имеет цель обеспечить завершение комплексной застройки, благоустройства, озеленения и приведение магистралей в образцовое состояние.

В проектах определен состав зданий и сооружений обслуживающего назначения, которые должны быть размещены на каждой дороге, выявлен характер застройки, обеспечивающий стилевое единство и архитектурную выразительность магистралей. Намечены конкретные места для строительства мотелей, кемпингов, постов ГАИ, павильонов автобусных остановок, автозаправочных станций, СТО, площадок отдыха, предприятий общественного питания и торговли, многих других объектов, часто объединяемых в комплексы.

Совершим небольшое путешествие в будущее.

Каким увидит, например, автомобилист в следующем десятилетии Киевское шоссе — юго-западный въезд в столицу. Еще во времена Киевской Руси это был основной путь через Москву в Новгород и Владимиро-Суздальское княжество.

Перелески, хвойные и лиственные леса, речки Десна, Пахра, Нара, Истья и другие, пересекающие шоссе с севера на юг, отдельные селения — все это придает своеобразие типичному среднерусскому ландшафту.

Эта дорога — одна из нитей, связывающих русский и украинский народы. Нить, послужившая воссоединению Украины с Россией. По этой дороге двигались полки Петра Первого, покрывшие свои боевые знамена неувядаемой славой. Киевское шоссе и будет оформляться как дорога дружбы русского и украинского народов. Помимо этого в декоративно-монументальном оформлении найдут отражение символы освобождения Болгарии от турецкого ига.

В проект включено строительство мотеля на 500 мест, кафе на 50 мест, подземных переходов, переходно-скоростных полос, сооружение инженерных коммуникаций и многое другое. Вдоль шоссе на 34-м, 48-м, 59-м, 85-м километрах проектируются площадки отдыха, включающие стоянки (каждая для 20 машин), осмотровые эстакады, торговые точки и туалеты, а на участке 40—71-го километров — площадки отдыха, в состав которых входят двусторонние АЗС, пункты медицинской и технической помощи с мойкой, пункты питания и торговли, стоянки для 50 машин.

На участках, прилегающих к шоссе, привлекательных по ландшафту и подходящих для сбора ягод и грибов, намечается устройство в шахматном порядке стоянок-карманов через каждые 1,5—2 километра.

Идейной основой оформления застройки Калужского шоссе является трактовка его как магистрали науки, ведущей в город, где жил и творил основоположник отечественной космонавтики К. Э. Циолковский.

В комплекс мероприятий по обустройству магистрали и приведению в порядок прилегающих к ней территорий входит следующее. В районе живописной поймы реки Десны и окружающего ландшафта (32-й километр) проектируется размещение комплекса «Сервис», включающего гостиницу, стоянку, две автозаправочные станции, а также станцию технического обслуживания. В этом особенно красивом месте, где с одной стороны вплотную к дороге подступают массивы хвойного и березового леса, а с другой расстилается широкое поле, на берегу Десны устраиваются пляж, прогулочные дорожки, видовые площадки. Предусматривается расчистка, углубление и частичное спрямление русла реки. Живописные прибрежные территории наверняка полюбятся автотуристам.

Вдоль трассы будут сооружены площадки отдыха с эстакадами для осмотра машин на 41-м, 58-м и 67-м километрах, а на 70-м километре — кемпинг на 500 мест, пункты технической и медицинской помощи.

Минское шоссе — въезд в столицу с запада. Его история связана с событиями двух Отечественных войн — 1812 года и 1941—1945 гг. Эти события отражены в мемориальном комплексе «Бородино», памятнике Зое Космодемьянской, мемориале «Их было десять тысяч», памятнике автодорожникам, погибшим во время Великой Отечественной войны, в других мемориалах. В оформлении объектов трассы, ведущей в столицу Советской Белоруссии, будут, естественно, использованы национальные белорусские мотивы и такие отделочные материалы, как камень и резное дерево.

С учетом того, что на шоссе у кольцевой дороги действует мотель «Можайский», предпола-



Схема размещения проектируемых комплексов обслуживания:
- мотели существующие
- мотели проектируемые
- кемпинги
- комплексы 2-го типа
- комплексы 1-го типа

Что они включают в себя, видно на схеме «Типы площадок отдыха»

ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ ПОДМОСКОВНЫХ ДОРОГ



гается уже за пределами Московской области разместить кемпинг на 400—500 мест, а также кафе на 50 мест в районе музея «Рубеж Славы». Площадки отдыха со стоянками, эстакадами, торговыми точками будут устроены на 12 участках шоссе. Планируется также разместить площадки отдыха с двусторонними АЗС, пунктами медицинской и технической помощи, питания и торговли, рестораны. Притрассовые объекты будут оборудованы всеми необходимыми инженерными коммуникациями, включая междугородную телефонную связь.

В оформлении **Ленинградского шоссе** центральное место займут мемориальные военно-патриотические комплексы, олицетворяющие подвиг советского народа в Великой Отечественной войне.

В дополнение к имеющимся шести комплексам сервиса, включающим стоянки на 15—20 мест, эстакады, торговые точки, туалеты, в районе д. Ямуги запроектированы пункты торговли, технической помощи, АЗС. На 84-м километре предполагается разместить мотель на 500 мест, включающий гостиницу, стоянку, АЗС, станцию технического обслуживания и ряд других сооружений. Будет построен кемпинг на 500 мест на 94-м километре. Стоянки на 5—10 машин предполагается соорудить близ пунктов питания и торговли в Ржавке, Чашниково, Дурыкино, Пешках, Спас-Заулке и ряде других мест.

С учетом перспективы развития магистрали разработаны проекты подходов и подъездов к сельским населенным пунктам, эскизы реконструкции их общественных центров, включающие организацию стоянок, а также улучшение внешнего вида фронта застройки.

Определены сохраняемые, реконструируемые, заменяемые и вновь проектируемые автопавильоны. Разработаны предложения по архитектуре ограждений, светильников, дополняющие решение основных позиций схемы.

Ярославское и Горьковское шоссе входят в туристское «Золотое кольцо». **Ярославское** — одна из древнейших дорог, ведущих в Москву с севера. Формирование ее облика связано с историей становления Российского государства, богатой памятными событиями, с древнерусскими национальными традициями.

В живописной долине реки Скалба, окаймленной лесом, на 39-м километре намечено строительство мотеля на 500 мест, кафе-бара. Здесь проектируется устройство водоема с площадью водного зеркала до 3 га, пляжа, расширение русла реки и расчистка береговой полосы.

На базе Торбеева озера организуется зона отдыха с кемпингом сезонного действия на 500 мест, летней столовой на 260 мест и другими объектами сервиса. Озеро площадью около 50 га благоустроят, на нем предполагается создание лодочных станций, зон купания и пляжей.

Площадки отдыха будут ждать путешественников в районе 50-го, 62-го, 69-го, 90-го километров, а на 56-м расположатся также двусторонняя АЗС, пункты медицинской и технической помощи, предприятия торговли и общественного питания.

Горьковское шоссе не менее богато историей и традициями. В его оформлении учтено, что здесь пролегала когда-то знаменитая Владимирка, по которой шли в сибирскую ссылку декабристы, что в 1885 году в Орехово-Зуево произошла стачка рабочих-ткачей, крупнейшая в России. Поэтому идейной предпосылкой при реконструкции и дальнейшем формировании магистрали являются революционные традиции.

Намечено построить в районе реки Шаловка на 33-м километре мотель со станцией технического обслуживания, а далее — менее развитые комплексы: кемпинги и площадки отдыха разных типов. Объекты общественного питания, торговли и культурно-бытового обслуживания будут оборудованы сетями водопровода, канализации, тепло- и энергоснабжения, телефонной связью, возле них предусмотрены стоянки.

В целях повышения безопасности движения на всех трассах будут устроены дополнительные съезды, переходно-скоростные полосы, установлены автопавильоны нового типа, оформленные в соответствии с декоративно-художественной тематикой всей магистрали, светофоры, телефоны-автоматы, сетчатые ограждения и ограждения из гнутого металлического профиля.

Мы рассказали о шести «олимпийских» трассах, по которым проектные разработки в основном закончены. Они послужат образцом для определения перспективного облика всех основных дорог, берущих начало в столице.

Ю. ПЕРОВ,
главный специалист ГлавАПУ Мособлисполкома

Типы площадок отдыха: 1 — стоянка на 20 автомобилей; 2 — стоянка на 50 автомобилей; 3 — стоянка легковых автомобилей; 4 — стоянка грузовых автомобилей; 5 — стоянка автобусов; 6 — эстакада; 7 — АЗС; 8 — пункт технической помощи; 9 — торговый павильон; 10 — столы, скамьи; 11 — мусоросборник; 12 — санитарный блок.

В июньском номере «За рулем» главный конструктор ВАЗа Г. К. Мирзоев представил читателям новинку завода — модель ВАЗ—2105. Продолжаем знакомство с ней. На вкладке этого номера вы можете детально изучить «рентген» нового автомобиля. А в предлагаемой статье начальника КБ отдела проектирования кузовов УГК ВАЗа А. П. ШИПИЛИНА рассказывается об основе машины — кузове, его системах и механизмах.

ВАЗ-2105 КУЗОВ И ЕГО СИСТЕМЫ

Рис. 1. Каркас кузова: 1 — передок; 2— боковина; 3 — рама лобового стекла; 4 — крыша; 5 — боковая панель крыши; 6 — нижняя панель рамы заднего окна; 7 — панель задка; 8 — заднее крыло; 9 — пол в сборе; 10 — переднее крыло; 11 — панель облицовки радиатора.

Принципиально конструкция кузова ВАЗ—2105 та же, что у его предшественника в ряду «жигулей» ВАЗ—21011. Цельносварной несущей конструкции, четырехдверный.

Особенности внешнего вида новой модели обусловлены прежде всего большей, чем у других ВАЗов, кривизной боковой поверхности. Это намного улучшает вид автомобиля, придает ему индивидуальность формы. Мы привыкли к «жигулям», а ведь если присмотреться, большие плоские поверхности бортов выглядят сегодня несколько устаревшими. В профиль «пятая» машина благодаря более резким очертаниям концов переднего и заднего крыльев, нового капота, крышки багажника и отсутствию стойки поворотной форточки (да и самой форточки) создает впечатление большей динамичкости. Эти сплошные стекла, без перегородок, что очень важно, улучшили, кроме того, обзорность, а значит и безопасность.

С и л о в а я с х е м а к у з о в а представлена на рис. 1. Она включает элементы коробчатого сечения и стальные штампованные детали, сваренные между собой так, что образуют жесткую пространственную ферму — основу автомобиля, на которую монтируют все агрегаты и детали и которая обеспечивает защиту пассажиров при столкновениях и опрокидывании.

На каркас навешиваются съемные узлы: двери, капот и крышка багажника. По многим деталям новый кузов унифицирован с предыдущими моделями. Пол, щит передка, боковины, крыша, рамы лобового и заднего стекол, брызговики передних и арки задних колес, передние и задние лонжероны нового

Рис. 2. Отопитель: 1 — воздухопровод; 2 — крышка кожуха отопителя; 3 — радиатор; 4 — тяга привода крана; 5 — кожух; 6 — отводящий патрубок; 7 — подводящий патрубок; 8 — кран отопителя; 9 — воздухопровод; 10 — дефлектор; 11 и 15 — заслонки; 12 — жесткая тяга; 13 — добавочное сопротивление; 14 — крышка воздухопритока; 16 — электродвигатель вентилятора; 17 — воздухопровод; 18 — вентилятор; 19 — направляющий кожух; 20 — рычаг; 21—23 — рукоятки управления; 24 — кронштейн; 25, 26 — тяги управления.

автомобиля те же, что на других «жигулях». Невзаимозаменяемы «навесные» детали, которые определяют внешний вид автомобиля: крылья, капот, крышка багажника, панели облицовки радиатора и задка.

Очень много сделано заводом, чтобы защитить кузов от коррозии. Поскольку главные атаки этот враг автомобиля направляет на скрытые сечения кузова — пороги, короба, полости дверей и т. п., то и защита нацелена в первую очередь на эти объекты. Все «внутренности» кузова на заводе обрабатывают высокоэффективным антикоррозионным составом НГМ-МЛ. Его наносят в передних и задних лонжеронах, на стойки брызговиков, наружные и внутренние пороги, соединители боковин и щита передка, между задними крыльями и арками колес, в поперечинах пола, на центральные стойки, в карманы дверей и капота, в кожухах фар. В зависимости от условий эксплуатации рекомендуется периодически повторять обработку на СТО или своими силами.

Часть наиболее подверженных коррозии деталей кузова завод планирует в будущем изготовлять из нового материала — цинкрометалла. Из этого стойкого к ржавчине листа станут делать панель облицовки радиатора, крылья, боковины, надставки брызговиков, усилители стоек передней подвески, арки задних колес и некоторые другие детали.

А теперь посмотрим на кузов изнутри. Самое существенное отличие его по деталям и системам — новый отопитель (рис. 2 и 3).

Разводка воздуха, который обогревает салон, на ВАЗ—2105 существенно иная. Здесь дополнительно и без ущерба для других объектов обогреваются и стекла передних дверей. Воздух поступает в отопитель через решетки капота и короб притока. Через крышку 2 кожуха он идет к радиатору 3 и после него поступает в направляющий кожух 19 вентилятора 18. Охлаждающая жидкость подводится к радиатору от системы охлаждения двигателя и отводится в нее по шлангам, через патрубки 7 и 6.

Из кожуха 19 нагретый воздух поступает в два щелевых отверстия воздухопровода 1 и обдувает лобовое стекло. Другой поток по воздухопроводу 9 движется к дефлекторам 10, расположенным по обе стороны панели приборов, и может быть использован для обогрева стекол дверей. И наконец, часть горячего воздуха выходит по воздухопроводу 17 и обогревает ноги водителя и переднего пассажира. Этот путь тепла может быть, так же как на других ВАЗах, перекрыт крышкой посредством рычага 20.

Управление количеством тепла и его подачей в разные зоны осуществляется тремя рукоятками — 21, 22 и 23 на панели приборов, двумя лопатками в форме бобышек на боковых дефлекторах и, как уже говорилось, рычагом 20.

Верхняя рукоятка 23 связана гибкой тягой с краном 8 и регулирует количество тепла, средняя 22 — связана тягой 25 с крышкой 2, и ей регулируется приток свежего воздуха. А нижняя 21 — управляет заслонками обогрева лобового и боковых стекол. Она соединена тягой 26 с рычагом заслонки 15, которая, в свою очередь, жесткой тягой 12 связана с боковыми заслонками 11 обогрева дверных стекол. Этими заслонками изменяют количество тепла, поступающего к лобовому и боковым окнам. А направление потока воздуха регулируют поворотом лопаток дефлекторов 10 в вертикальном и горизонтальном направлениях.

На ВАЗ—2105, как и на других «жигулях», есть система вытяжной вентиляции, обеспечивающая отсос воздуха из салона и вывод его наружу через резиновые клапаны и решетки на задней стойке.

Стеклоподъемники дверных окон — тросовые, как и раньше. Но сейчас в передних дверях трос охватывает четыре ролика, а не три. Это вызвано бо́льшими габаритами стекол. У задних дверей сохранена старая, трехроликовая конструкция.

Вы сразу же обратите внимание на новое наружное зеркало заднего вида. Оно принципиально отличается от всех предшествующих отечественных конструкций тем, что положение его водитель регулирует ручкой изнутри автомобиля. В черном пластмассовом корпусе зеркала жестко закреплена стойка, шарнирно связанная с кронштейном. Тот, в свою очередь, соединен с шарниром в треугольной вставке окна левой двери и через него с рукояткой. Внутреннее зеркало также имеет пластмассовый корпус. Это облегчило его и уменьшило вибрацию. А значит и сделало более четким изображение.

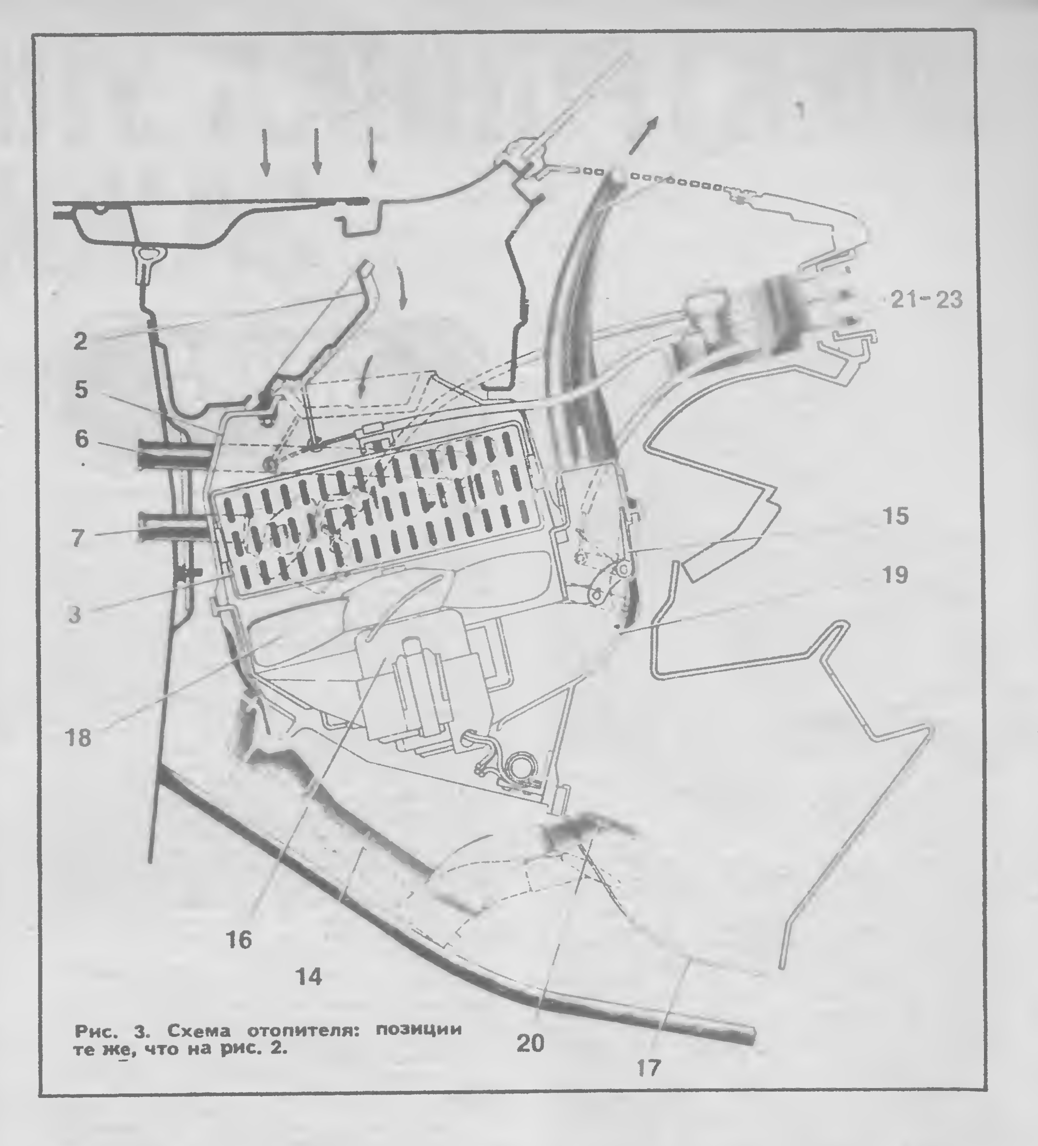


Рис. 3. Схема отопителя: позиции те же, что на рис. 2.

Новые ограничители открытия передних дверей полностью гарантируют от чрезмерного распахивания, которое может привести к деформациям деталей. Ограничитель сделан из стального стержня в пластмассовом корпусе, закрепленном болтами на внутренней панели двери. Передний конец стержня шарнирно соединен с пластиной приваренной к стойке боковины. В корпус вставлены два стальных шарика, которые прижимаются к стержню пружинами. Когда дверь открывается, выступы стержня раздвигают шарики и те, пройдя выступы, защелкиваются и фиксируют стержень. На свободный конец его надет резиновый буфер.

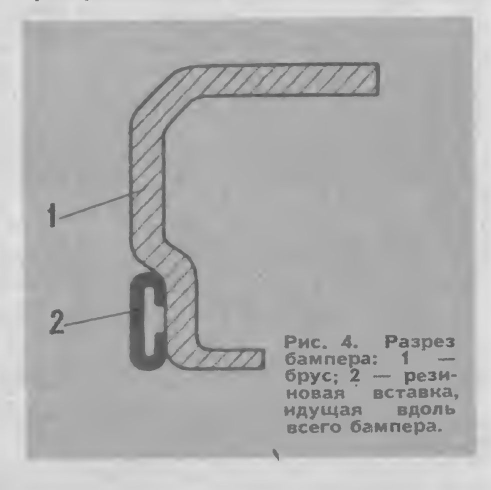


Рис. 4. Разрез бампера: 1 — брус; 2 — резиновая вставка, идущая вдоль всего бампера.

В конструкции передних сидений есть новинка — массивные подголовники, которые не надо регулировать, а шарики, фиксирующие салазки сиденья, отсутствуют. Люфт в них устраняется резиновыми кольцами, надетыми на ролики.

Несколько слов о новой обивке дверей. Она рельефная, цельноформованная, упругая. Такая конструкция, сочетающая каркас из жесткого пенополиуретана и облицовку из полувспененного полихлорвинила, у нас применена впервые.

Все материалы отделки салона имеют матовую, неблинкующую поверхность и декоративное тиснение «под кожу».

Безопасная панель приборов поверх металлического каркаса закрыта слоем вспененного энергопоглощающего пенополиуретана и поливинилхлоридной пленкой. Вставка панели с щелями для выхода горячего воздуха изготовлена из термостойкого норила — пластика, впервые примененного в нашем автомобилестроении. Из него же делают полку панели задка. Норил выдерживает без деформаций температуру до плюс 150° С.

Массивные алюминиевые бамперы с резиновыми боковыми накладками и продольной вставкой (разрез показан на рис. 4) очень украшают машину, долговечны и практичны.

Другие механизмы и системы кузова, как-то: замки дверей, ручки, противосолнечные козырьки и другие — мало отличаются от тех, что уже знакомы по прежним моделям ВАЗа.

ЭЛЕКТРОНИКА УПРАВЛЯЕТ ЗАЖИГАНИЕМ

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

Сфера применения электронных устройств в машинах, окружающих современного человека, непрерывно и очень активно расширяется. Сегодня электроника всюду — от космических кораблей до бытовых приборов. И, конечно, все большее применение находит она на автомобилях. Электроника помогает решить многие проблемы, связанные с дальнейшим развитием карбюраторных двигателей, тормозных систем, органов контроля и управления. В частности, за последнее время получат распространение электронные системы зажигания.

Классическая схема «аккумулятор — катушка зажигания — прерыватель-распределитель — свечи» почти с начала века принципиально не менялась, а лишь совершенствовалась конструктивно. И только электроника открыла путь к решению многих недоступных ранее задач: повышения вторичного напряжения на свечах, бесконтактного управления моментом зажигания, автоматического его регулирования по комплексу параметров. И при этом еще позволила уменьшить габариты и массу узлов.

В настоящее время практически уже все американские автомобили и около 20% европейских моделей оснащаются теми или иными типами бесконтактных электронных устройств зажигания.

У нас в стране с шестидесятых годов промышленность перевела восьмицилиндровые и часть шестицилиндровых двигателей ЗИЛ и ГАЗ на контактно-транзисторные схемы зажигания, которые в десятки раз повысили долговечность контактов прерывателей и позволили существенно поднять вторичное напряжение катушек зажигания. Новый этап, начавшийся в семидесятые годы, знаменовал переход на электронные бесконтактные устройства с механическими автоматами.

Так, впервые у нас в 1973 году автомобили «Урал—375» стали комплектовать в качестве стандартного оборудования бесконтактной системой зажигания «Искра» («За рулем», 1973, № 1 и 1976, № 4). А с 1974 года она нашла применение и на грузовиках ЗИЛ—131 и ЗИЛ—130Е.

В результате надежность работы автомобилей возросла, техническое обслуживание системы в процессе эксплуатации сведено почти до нуля, повышено вторичное напряжение, несколько улучшена экономичность двигателей.

В настоящее время НИИавтоприборов совместно с заводами автотракторного электрооборудования в Москве и Старом Осколе закончил испытания и начинает производство бесконтактной системы с унифицированным электронным блоком и механическими автоматами для автомобилей ЗИЛ—130, ГАЗ—53А, «Волга», «Москвич», автобусов ЛАЗ и ЛиАЗ.

Как устроено и работает такое зажигание? Схема показана на рисунке. Это магнитоэлектрический датчик 2, конструктивно объединенный с высоковольтным распределителем 4, катушка зажигания 5, добавочное сопротивление 6, электронный коммутатор 7, замок зажигания 8, источник тока 1 и свечи 3.

Включаем замок зажигания 8, но двигатель еще не работает. Транзисторы V4 и V6 закрыты, через них ток не идет. Но транзисторы V7, V9 и V10 открыты, и в первичной обмотке W1 катушки 5 через добавочное сопротивление 6 начинает течь ток и накапливаться электромагнитная энергия. Включаем стартер. При первых же оборотах коленчатого вала в магнитоэлектрическом датчике 2 создается напряжение, открывающее транзистор V4. Он, в свою очередь, через конденсатор C3 лавинообразно запирает транзисторы V7, V9 и V10. В результате резко прерывается первичный ток в катушке 5 и в ее обмотке W2 возникает ток высокого напряжения, который через распределитель 4 поступает к соответствующей свече 3. Происходит воспламенение рабочей смеси.

Все, казалось бы, очень просто. Но для обеспечения нормальной работы системы на автомобиле нужен еще целый ряд устройств и приборов. Это две цепи: R2—C1 и R11—C7. Первая исключает некоторое опережение зажигания, присущее магнитоэлектрическим датчикам. Вторая понижает необходимые для бесперебойного искрообразования обороты в режиме пуска двигателя. Это транзистор V6, который вместе со стабилитроном V5 при появлении в цепи всплесков перенапряжений запирает транзисторы V7, V9 и V10. А стабилитрон V11 вместе с конденсаторами C8 и C9 защищает выходной транзистор от переходного напряжения в первичной обмотке катушки зажигания. Диод V8 защищает транзисторы V1, V7 и V9 от обратной полярности питающего напряжения, а диод V12 предохраняет транзистор V10 от обратной полярности и от инверсных токов. И только весь этот хорошо отработанный и прошедший очень серьезные испытания комплекс вместе составляет то легкое, надежное и стабильное устройство, которое мы называем электронным бесконтактным зажиганием.

Основные характеристики систем зажигания — пробивное напряжение и коэффициент запаса по вторичному напряжению. Именно от них зависят в значительной степени надежный пуск и бесперебойная работа двигателя на всем диапазоне оборотов.

Исследования показали, что эти параметры бесконтактной унифицированной системы значительно превосходят показатели классических схем. Увеличивается энергия и длительность искрового разряда на свечах, благодаря чему обеспечивается более полное и равномерное сгорание топлива и более стабильная работа мотора, особенно на малых оборотах. А это способствует, в свою очередь, уменьшению токсичности выхлопа и некоторому (на 2—3%) улучшению экономичности двигателя при наиболее частых в практике режимах частичных нагрузок. Кроме того, бесконтактная система не нуждается ни в регулировке и зачистке контактов, ни в замене их, ни в систематической корректировке угла опережения зажигания, которые необходимы при контактных схемах.

А каковы перспективы? Следующим этапом внедрения электроники должна стать замена бесконтактных электронных систем с механическими автоматами электронными автоматами с цифровым регулированием по комплексу параметров. В НИИавтоприборов созданы такие устройства, способные дать до 10% экономии бензина, идет большая работа по их доводке и испытаниям. Уже в одиннадцатой пятилетке планируется начало перехода на бесконтактные электронные системы зажигания с микропроцессорным управлением.

И. ОПАРИН,
заведующий отделом систем зажигания НИИавтоприборов, кандидат технических наук

ОТ РЕДАКЦИИ. После подобных публикаций обычно начинают поступать письма с просьбой дать параметры элементов схемы. Мы не рекомендуем выполнение описанной здесь системы в кустарных условиях и не имеем возможности сообщать эти данные.

Тем, кто захочет подробнее узнать об электронных системах зажигания, можно порекомендовать прочитать книги: А. С. Моргулев и Е. К. Сонин «Полупроводниковые системы зажигания». Москва, «Энергия», 1972; Э. М. Пайкин «Эксплуатация и ремонт электрооборудования автомобилей». Москва, «Транспорт», 1978; Н. М. Ильин «Электрооборудование автомобилей». Москва, «Транспорт», 1973. Г. Н. Глезер, И. М. Опарин «Автомобильные электронные системы зажигания». Москва, «Машиностроение», 1977.

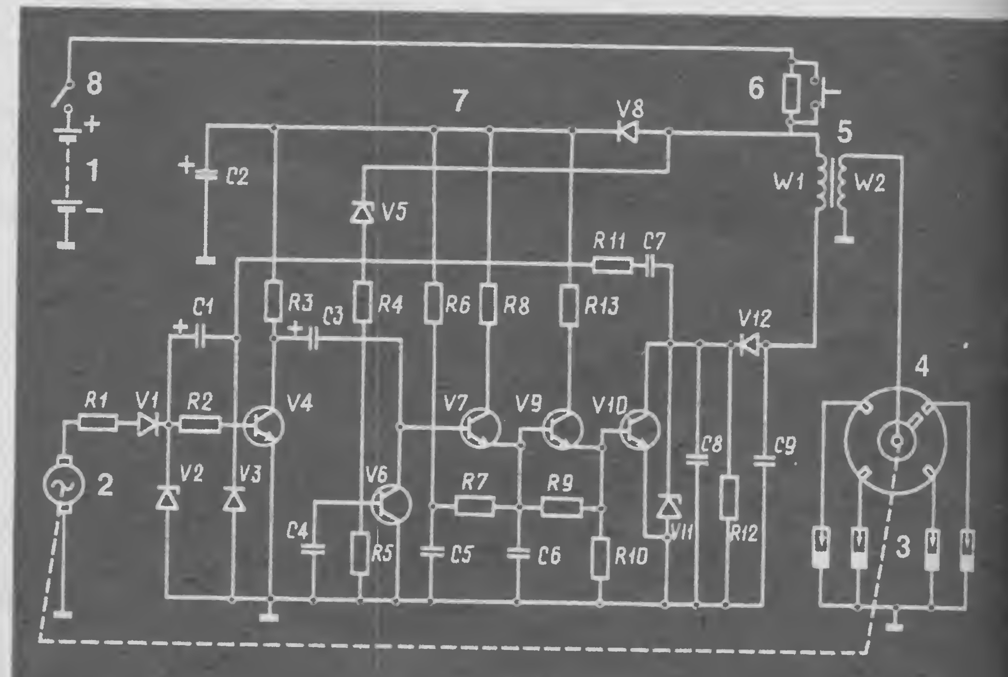


Схема бесконтактного электронного зажигания: 1 — источник тока; 2 — магнитоэлектрический датчик; 3 — свечи; 4— распределитель; 5 — катушка зажигания; 6 — добавочное сопротивление; 7— электронный коммутатор; 8 — замок зажигания.



На снимке: председатель жюри генерал-полковник А. Одинцов и заместитель торгового представителя ЧССР в СССР В. Еленек поздравляют одного из победителей викторины Галину Елхову.
Фото В. Князева

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

150 000 КАМАЗОВ

В канун 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина с конвейера сошел 150-тысячный камский автомобиль. За право участвовать в сборке этой машины шло напряженное соревнование во всех цехах и заводах комплекса. Принял юби-



За этим праздничным автомобилем — годы упорного труда тысяч людей. Первая пятилетка КамАЗа дала стране 150 000 новых большегрузных машин.
Фото Е. Логвинова (ТАСС)

лейный автомобиль с конвейера победивший в социалистическом соревновании среди водителей-испытателей Лев Кузнецов, ударник коммунистического труда.

В первом квартале 1980 года собрано дополнительно 150 машин. А всего сверх задания выпущено 9,5 тысячи КамАЗов.

Коллектив в третий раз награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную доску почета на ВДНХ СССР.

ПРИЗЫ ПОБЕДИТЕЛЯМ ВИКТОРИНЫ

Москвичи хорошо знают это красивое здание на проспекте Калинина — Дом дружбы с народами зарубежных стран. Здесь в канун 35-летия Победы и национального праздника ЧССР — освобождения Чехословакии Советской Армией от фашистских захватчиков состоялось торжественное заседание и вручение призов победителям викторины «ЧССР—СССР в едином строю», которую проводили журнал «За рулем», торговое представительство ЧССР в СССР и чехословацкое рекламное агентство «Рапид».

Заседание открыл заместитель председателя Центрального правления общества советско-чехословацкой дружбы главный редактор газеты «Красная звезда» генерал-лейтенант Н. Макеев. С докладом выступил председатель жюри первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР генерал-полковник А. Одинцов. А затем на сцену были приглашены те, кто награжден главными призами — туристскими путевками в ЧССР. Это педагог школы-интерната в Минске Г. Елхова, студентка Воронежского государственного университета Т. Коноплева, преподаватель музыки из Ленинграда А. Комаров, подполковник-инженер запаса Ю. Курганцев (Харьков), старший инженер грузового автохозяйства из столицы Украины П. Якименко. Еще одна путевка предназначалась инженеру А. Канивцу (Душанбе), которого не было на этом заседании. Призы вручали председатель жюри А. Одинцов и заместитель торгового представителя ЧССР в СССР В. Еленек.

Собравшиеся тепло приветствовали ветеранов Великой Отечественной войны А. Шелемотова (Евпатория) и В. Топора (Калинковичи, Гомельская область), сражавшихся за освобождение Чехословакии, активистов ДОСААФ Б. Юрченко (Севастополь), Н. Соколова (Ленинград) и многих других участников викторины, отчеты которых отмечены поощрительными призами, учрежденными чехословацким внешнеторговым объединением «Мотоков» и редакцией журнала «За рулем». От имени лауреатов викторины чехословацких друзей приветствовала Т. Коноплева, а Б. Юрченко передал им капсулу со священной землей Севастополя. На вечере прозвучали строки из отчетов с пожеланиями успехов братской Чехословакии, ее народу.

ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ

Каждый водитель знает, что значит для надежного пуска, работы всей системы электрооборудования хороший аккумулятор. Ученые и производственники давно стремятся к тому, чтобы батареи автомобилей стали мощнее, легче, меньше по габаритам, долговечнее и даже красивее.

Одна из новинок — разработанный в Научно-исследовательском, проектно-конструкторском и технологическом институте стартерных аккумуляторов (НИИСТА) типоразмерный ряд высокоэффективных батарей.

Новое семейство аккумуляторов отличается повышенной удельной энергией и уменьшенным удельным расходом свинца. Очень важно то, что эти батареи имеют в полтора раза большую мощность в режиме стартерного разряда. А значит количество попыток при пуске двигателя стартером от такого аккумулятора для его разрядки также в полтора раза больше, чем у знакомых 6СТ-55 или 6СТ-75.

Новые батареи будут выпускаться в тонкостенных моноблоках из полупрозрачного морозостойкого полипропилена. В маркировке появилась буква «А» (6СТ-55А и 6СТ-75А).

На подольском аккумуляторном заводе специально для них смонтирована полуавтоматическая линия производительностью 500 тысяч батарей в год.



Новая аккумуляторная батарея 6СТ-75А для автомобилей «Волга».

25 ЛЕТ СОТРУДНИЧЕСТВА

Автомобильную промышленность СССР и Югославии связывают давние и прочные контакты. В 1979 году этому дружескому и деловому сотрудничеству исполнилось четверть века. В честь юбилея на территории московского комплекса «Сокольники» была организована выставка югославского внешнеторгового предприятия «Прогресс».



Совершенную светотехнику югославской фирмы «Сатурнус» применяют на КамАЗах.

Здесь были прицепы и полуприцепы, построенные югославскими заводами «Гоша» и «Утва» для работы в паре с тягачами советского производства, строительные и другие специализированные машины на шасси МАЗов и КамАЗов.

Значительное место в экспозиции заняли стенды с тормозной аппаратурой, светотехникой, электрооборудованием и автопринадлежностями. Здесь нашло отражение успешное сотрудничество наших стран в производстве автомобилей КамАЗ, для которых Югославия поставляет комплекты высококачественной тормозной аппаратуры, выпускаемой по лицензии «Вестингауза», светотехнические изделия известной фирмы «Сатурнус», различные фильтры.

Разнообразной и интересной была экспозиция фирмы «Руди Чаявец», производящей электрооборудование для грузовых и легковых автомобилей. Фирма сотрудничает с советским НИИавтоприборов в разработке ряда перспективных моделей электронной аппаратуры.

Выставка получила высокую оценку специалистов и способствовала дальнейшему расширению сотрудничества.



Контракт на поставку в СССР ста цистерн-бензовозов фирмы «Утва» был заключен уже в первые дни работы выставки.

АВТОМОБИЛЬ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

ВОДОРОД КАК

Многие научные организации в нашей стране и за рубежом активизируют работы по использованию водорода в качестве топлива для автомобильных двигателей. Первые отечественные исследования в этом направлении были проведены еще в 1968 году в Новосибирске под руководством академика В. В. Струминского. Журнал уже рассказал (1979, № 3) об экспериментах в Институте проблем машиностроения АН УССР, проводимых на автомобилях ВАЗ—2101, «Москвич—412» и «Волга». Харьковские ученые применили для питания двигателя водородом энергоаккумулирующие вещества — гидриды.

В Москве опыты с водородом ведутся в Секторе механики неоднородных сред АН СССР. Некоторым из полученных в процессе их результатам посвящена предлагаемая здесь статья.

Водород в качестве топлива в некоторых областях техники сегодня уже перешагнул порог экспериментов. Речь идет прежде всего о его применении в ракетной технике. А на повестке дня уже применение водорода в авиации, в частности пассажирской и транспортной.

В ряде стран мира, в том числе и в СССР, успешно испытаны автомобильные двигатели, работающие на чистом водороде и небольших добавках водорода к основному топливу. В настоящее время проходят ходовые испытания на водородном топливе специально построенные автомобили и оборудованные под него серийные машины. Причем водород применен как в жидком, так и в связанном состоянии, в виде гидридов.

Что же представляет собой водород как топливо, каковы его достоинства и в чем его недостатки?

Прежде всего, в единице веса водород содержит почти в три раза больше тепловой энергии, чем все известные ископаемые топлива. Но для размещения его требуются довольно большие объемы. Водород самый легкий элемент, с него начинается периодическая система Менделеева. Даже в жидком состоянии он примерно в 14 раз легче воды.

Другая важная особенность водорода проявляется при его горении. Он чрезвычайно быстро смешивается с другими газами, и в частности с воздухом атмосферы. Прекрасно горит в ней, и при этом процессе образуются пары дистиллированной воды. Когда человечество начнет широко использовать водород в качестве топлива, а это целесообразно на транспорте, в промышленности, в коммунальном хозяйстве, полностью будет решена важнейшая проблема современности — защита окружающей среды от загрязнения.

Существуют вполне реальные условия превращения водорода в универсальное топливо для всей многогранной деятельности человека на земле и в космосе. В самом деле:

запасы водорода на земле практически безграничны;

водород чрезвычайно удобно хранить, и в частности в гигантских емкостях естественного происхождения (на бывших газовых месторождениях);

в газообразном виде водород чрезвычайно удобен для транспортировки по обычным газопроводам на огромные расстояния; в этом случае потребуется лишь несколько модернизировать существующие компрессорные станции; очень важно подчеркнуть, что уже сегодня стоимость транспортировки водорода по трубопроводам в несколько раз ниже, чем передачи электрической энергии по мощным ЛЭП.

Перечисленные выше свойства водорода позволяют утверждать, что он может стать не только универсальным, но идеальным топливом в том смысле, что не будет влиять на экологические условия. Будучи полученным из воды, при сгорании водород опять превращается в воду. Применение его позволит человечеству для всей его многогранной деятельности на земле и в космосе в итоге использовать фактически солнечную энергию. В свое время академик Н. Н. Семенов писал: «Использование солнечной энергии не вызовет перегрева Земли, а значит каких-либо изменений климата, не несет никаких опасностей отравления земли и воздуха вредными веществами. Оно является вечным источником энергии».

Конечно, для получения водорода может быть использована и энергия атомных станций с применением электролиза. Большое количество водорода может быть получено из каменного угля, запасов которого на земле хватит на несколько сот лет. При этом оказывается весьма перспективным МГД-генератор в сочетании с электролизом. Также перспективны прямые одностадийные методы получения водорода из воды, например посредством окисления железных опилок в паровой струе с последующим восстановлением их в потоке угольной пыли.

Что же сегодня сдерживает применение водородного топлива и что нужно сделать, чтобы новый энергоноситель нашел широкое применение в народном хозяйстве? Прежде всего необходимо преодолеть предубеждение по поводу опасности применения водорода в качестве топлива. Многим это предубеждение было внушено еще со школьной скамьи в виде взрыва гремучего газа. Что ж, при всей стремительности, с которой развивается наука и техника, в ее истории есть повторяющиеся ситуации. В свое время нашлись люди, которые предупреждали об опасности путешествия по железной дороге из Петербурга в Москву: на первый рейс из-за отсутствия желающих оказалось необходимым привлечь гвардейское подразделение. Позднее нашлись специалисты, посчитавшие взрыв бензина в автомобильном баке настолько реальным и опасным, что они настояли на том, чтобы впереди движущегося автомобиля шел человек и размахивал красным флагом. Чем-то подобным нам представляются сегодняшние разговоры об опасности водорода.

Смесь газообразного водорода с кислородом воздуха в широком диапазоне концентраций образует гремучий газ. В закрытых емкостях или помещениях эта смесь, действительно, горит очень быстро и вызывает значительное повышение давления и может привести к взрыву и разрушениям. В открытых объемах или на открытой территории процесс горения гремучей смеси происходит также очень интенсивно, но при количествах водорода, используемых на авто-

Багажное отделение автомобиля с двумя криогенными сосудами, содержащими 5,6 кг жидкого водорода.



ТОПЛИВО

Академик В. СТРУМИНСКИЙ,
лауреат Ленинской
и Государственных премий

мобилях, оно не будет связано с повышением давления и не станет сопровождаться никакими взрывами или разрушениями. В открытых объемах даже струя газообразного водорода горит спокойно бесцветным пламенем и образует очень мало лучистой энергии, примерно в сотни раз меньше, чем соответствующая струя паров бензина. Поэтому при горении водорода на открытых площадках даже расположенные вблизи предметы оказываются неповрежденными. Особо отметим, что в жидком и твердом состоянии водород не горит. Он горит только в газообразном состоянии при температуре выше 500°С. По многим свойствам водород как топливо не более опасен, чем бензин и даже керосин.

Наибольшее значение для транспорта имеет жидкий или твердый водород. В жидком состоянии он находится при температурах ниже минус 253°, а твердом — ниже минус 258°. Чтобы предотвратить испарение водорода в этих состояниях, требуется специальная тепловая защита. Нужен подобный обычному термосу сосуд, стенки которого разделены вакуумом, где располагается некоторое число отражающих тепловые лучи экранов. Криогенные (то есть связанные с использованием низких температур) емкости для хранения жидкого гелия, водорода, азота прошли многолетнюю проверку и выпускаются серийно. Они и были применены в Секторе механики неоднородных сред АН СССР для размещения жидкого водорода на автомобиле.

Эксперимент идет на серийном микроавтобусе РАФ—2203. В его багажнике размещены также серийно выпускаемые в нашей стране криогенные емкости с жидким водородом. На фото вы видите этот автомобиль. Как показали его ходовые испытания, применение 5—10-процентных добавок водорода к бензину приводит к значительному повышению полноты сгорания топлива и увеличению КПД двигателя на 40—45%. Кроме того, более чем в 100 раз снижается токсичность выхлопных газов (уменьшается содержание в них окиси углерода). Налицо два наиболее актуальных выигрыша, которых ждет общество от современного автомобиля, — экономичность и безвредность.

Два криогенных сосуда, которые вы видите на фотографии багажника автомобиля, имеют общую емкость 80 литров. Масса жидкого водорода в них составляет 5,6 кг. Из сосудов он перекачивается под давлением 1,5 кгс/см^2 в специальную емкость, где превращается в газообразный водород, и по трубе подается в карбюратор. С целью определить последствия возможных повреждений криогенных емкостей во время дорожной аварии, жидкий водород из криогенного бака под давлением 3 кгс/см^2 проливали на землю. При этом он мгновенно испарялся, а пары его с большой скоростью устремлялись вверх и настолько быстро рассеивались в атмосфере, что даже на небольшом расстоянии от струи их не удавалось зажечь. Эта струя была отчасти подобна струе воды, вытекающей на раскаленную плиту, только пары воды в 14 раз тяжелее. Таким образом, даже в аварийных ситуациях при повреждении водородных баков никаких условий для образования обгара или взрыва не возникает. В то же время известно, что при повреждении бензиновых баков пролитый на землю бензин может вспыхнуть и охватить пламенем довольно много места.

Водородная технология, водородная энергетика — о них говорят все настойчивее и конкретнее. Специалисты моторостроения связывают с водородом большие надежды, так как проблема чистого двигателя сегодня перерастает в проблему источника энергии, экологически безвредного топлива. Такого, как водород.

РАФ—2203, на котором в Секторе механики неоднородных сред АН СССР ведутся ходовые испытания по применению водорода в качестве топлива.



В № 7 «За рулем» за 1979 год был опубликован обзор читательских писем под названием «Не много ли отсебятины?» Напомним, что речь шла о принудительном вовлечении владельцев автомобилей и мотоциклов в общество автомотолюбителей; о том, что кое-где на местах на них оказывали всяческое давление, вплоть до отказа в техосмотре машины. С разъяснением порядка прохождения технического осмотра в журнале выступил тогда ответственный сотрудник ГУ ГАИ МВД СССР. Свое веское слово сказали и работники Центрального совета ВДОАМ. Казалось, законность восстановлена.

Наступила весна нынешнего года, пришла пора очередного технического осмотра. Стало известно, что с июня вводятся новые Правила дорожного движения. И вновь некоторых председателей районных советов ДОАМ одолел соблазн без особых творческих усилий пополнить ряды (а тем самым — и кассу!) своих организаций, имеющих, как известно, добровольный характер.

В газете «Ленинский путь» Кустанайской области (вырезку из нее прислал наш читатель А. Сложенкин) была опубликована статья, из кото-

СПРАВКИ, СПРАВКИ...

рой явствовало, что с вводом новых Правил каждый водитель, не изучивший их на курсах, будет подвергнут переэкзаменовке. Поскольку курсы организовало казахстанское общество автомотолюбителей, оно допускало к учебе лишь своих членов. И, напуганные таким грозным предостережением, автомотолюбители шли на курсы. И платили. И за учебу, и за членство.

В газете «Красная звезда» (Чугуевский район Харьковской области) было помещено объявление такого же характера: обучение обязательно, по окончании выдаются справки; тому, у кого нет справки, техосмотр пройти не удастся. Об этом сообщил наш читатель Л. Живолупов.

Газета «Березовский рабочий» (Свердловская область) предоставила на своих страницах слово председателю районного совета ВДОАМ т. Туканову, который высказался в том же духе, ссылаясь при этом на указание ГАИ УВД облисполкома. Аналогичные статьи и объявления были опубликованы в газетах «Путь к коммунизму» (Дзержинский район Калужской области), в даниловской районной газете (Ярославская область) и ряде других.

На этот раз редакция «За рулем», получив письма читателей и вырезки из газет, решила обратиться в органы прокуратуры. Первые же ответы, полученные нами, ставят все на свои места. И мы сообщаем о них, не ожидая прихода остальных.

Первый заместитель прокурора Харьковской области И. Волченко сообщил, что в распоряжении харьковского облисполкома № 215 от 3 марта 1980 года ничего не говорится ни об обязательном посещении занятий на курсах ДОАМ, ни тем более о каких бы то ни было справках. Следовательно, объявление в чугуевской районной газете является неверным, искажающим смысл постановления. Прокурору Чугуевского района дано указание привлечь виновных к ответственности.

Ответ заместителя прокурора Свердловской области старшего советника юстиции Н. Зайцева столь же четок: разъяснения в газете даны неправильно, таких указаний не было. Прокуратурой направлено письмо в Березовский горком КПСС с просьбой указать редактору газеты «Березовский рабочий» на опубликование материала без достаточной проверки и обязать его дать соответствующее опровержение.

Таким образом, заканчивая этот небольшой обзор, мы хотели бы еще раз подчеркнуть: никакими благими намерениями нельзя оправдать незаконные действия. А идут на нарушение законности и ущемление прав граждан там, где живую творческую работу пытаются подменить администрированием.

ИСПЫТЫВАЕТ "ЗА РУЛЕМ"

Два года назад киевский мотоциклетный завод порадовал жителей села началом производства мотоциклов повышенной проходимости «Днепр—12» (см. «За рулем», 1977, № 11). Это новое свойство машина приобрела благодаря двум ведущим колесам — заднему и коляски. У нее появился ряд оригинальных узлов, требующих определенных навыков и знаний для грамотной эксплуатации.

Чтобы лучше познакомиться с новым мотоциклом и рассказать о нем читателям, летом прошлого года один из нас (А. Соколов, от чьего имени будет вестись первая часть теста) отправился на завод. Пробег предоставленной нам машины был равен всего 4 километрам. Таким образом, редакционные испытания начались с обкатки, и 1000-километровый без малого путь до Москвы создавал для этого почти идеальные условия. По нашей просьбе агрегаты мотоцикла на заводе заправили удобными для круглогодичной эксплуатации маслами: двигатель — всесезонным М-6_3/10Γ_1, коробку передач, дифференциал и редуктор — ТАД-17.

Первые дорожные километры. Не совсем привычным кажется управление «Днепром—12». Его не тянет в сторону ни при начале движения, ни при торможении двигателем. Мотоцикл в эти моменты несколько напоминает автомобиль. Управлять им в движении по трассе довольно легко.

Перед выездом из Киева бак заправили из 20-литровой канистры, чтобы замерить расход топлива. Через 181 километр пробега мотор начинает давать перебои, сигнализируя о недостатке топлива. Не останавливаясь, переключаю краник бака на резерв и продолжаю движение. Все топливо выработалось ровно на 190-м километре пути. Расход — около 10 л/100 км. По паспортным данным, контрольный расход топлива при движении по асфальтовому или бетонному шоссе со скоростью 65 км/ч при полной нагрузке мотоцикла составляет 9 л/100 км. Литр перерасхода отношу на счет того, что машина еще только обкатывалась. На ней был ветровой щит, и пришлось довольно много пользоваться низшими передачами на подъемах. Хочется отметить, что резерв (у нашего мотоцикла — это приблизительно литр бензина) очень мал, его хватает всего на 9 километров.

У читателя может возникнуть вопрос: чем вызван столь значительный расход? Прежде всего большими затратами мощности в трансмиссии, так как к ее узлам прибавились дифференциал, поперечный карданный вал и редуктор колеса (которые, кстати, увеличили массу машины на 20 кг). На расходе топлива отражается и невысокая удельная (литровая) мощность двигателя, обусловленная соответствующей степенью сжатия, нижнеклапанной конструкцией газораспределительного механизма и другими особенностями мотора, которые заданы назначением мотоцикла. Кроме того, на скользкой дороге (с низким коэффициентом сцепления) «Днепр—12», по нашим наблюдениям, может расходовать лишнее топливо вследствие заметной пробуксовки менее нагруженного колеса коляски, что порой несколько ухудшает управляемость.

Зимой топливо дополнительно тратится на прогрев двигателя перед поездкой из-за увеличения тепловых потерь, высокого сопротивления качению колес в результате переохлаждения шин, большой вязкости масла в агрегатах трансмиссии и т. д. В эту пору владелец «Днепра—12» не должен удивляться аппетиту мотоцикла, требующего 11—12 литров на каждые 100 километров пути.

Вообще же все мотоциклы с коляской отличаются сравнительно низкой экономичностью. Дело здесь в некоторых особенностях трехколесных экипажей. В первую очередь это несовершенная аэродинамическая форма, характеризуемая высоким коэффициентом сопротивления. У мотоцикла с коляской, особенно нагруженного рослым водителем и пассажиром, лобовая площадь оказывается практически такой же, как у легкового автомобиля. Уже при скорости 70—80 км/ч аэродинамическое сопротивление съедает немалую долю мощности мотоциклетного мотора. Заметим, что чем больше коэффициент сопротивления, тем быстрее оно нарастает с повышением скорости. Поэтому езда с высокой скоростью на мотоцикле с коляской явно невыгодна.

Еще одна причина высокого расхода топлива — несовершенство топливной системы, та самая пресловутая простота, которую любят многие мотоциклисты. Довольно примитивный мотоциклетный карбюратор не способен обеспечить выгодный состав смеси на всевозможных режимах движения. При такой конструкции либо получаешь хорошую приемистость ценой общего перерасхода топлива, либо немного улучшаешь «экономику», заведомо распрощавшись со скоростью и приемистостью.

Вернемся, однако, на шоссе Киев — Москва. В первый день пройдено 450 километров. В конце пятой сотни перестал работать спидометр. Проверяю гибкий вал (тросик) — вращается. Значит, неисправен механизм спидометра. Оказалось, что вышла из зацепления червячная пара: ослаб регулировочный винт. Осматриваю весь мотоцикл и пробую подтянуть крепеж. Заметно ослабло крепление генератора. Из-под него подтекает масло и попадает на правый цилиндр. Устраняю эту мелкую неисправность и провожу ТО-1, как предписывает инструкция. Меняю масла в двигателе и коробке передач, в дифференциале и редукторе. Нахожу, что зазоры клапанов несколько увеличены. Промываю воздушный фильтр и вновь заливаю в него масло. Пробую отрегулировать карбюраторы и убеждаюсь, как нелегко это сделать.

Здесь мне вспомнились жалобы владельцев «днепров» на плохую работу и трудную регулировку карбюраторов К—302 и К—301. На личном опыте убеждаюсь, что каждый из них поддается регулировке, но синхронизировать их работу как хотелось бы практически невозможно. Первая тысяча километров закончилась тем, что разрушилась пайка наконечника троса в приводе опережения зажигания. Одновременно пришлось заменить бегунок распределителя — он оказался с трещиной. Эти дефекты устраняли в темноте, и как кстати оказалась переносная лампа, прилагаемая к машине! Тогда же выяснилось, что вполнакала горит сигнальная лампочка генератора: виновны были контакты реле-регулятора РР302, и после их чистки все наладилось.

Выявление тех или иных частных дефектов в период обкатки — дело естественное, но должен заметить, что даже с учетом этого в нашем «Днепре» их было многовато и свидетельствовали они в основном об огрехах сборки.

ДЛЯ ЛЮБЫХ ДОРОГ

На «Днепре—12» можно ездить не только по грунтовым дорогам, но и там, где их нет.

Привод колеса коляски обеспечивают редуктор и карданный вал, которые обладают достаточным запасом прочности и высокой надежностью.



Дальнейшая обкатка мотоцикла проходила на улицах Москвы и пригородных шоссе. С одной стороны, потому что мы старались не перегружать машину багажом и плохими дорогами (именно этого требует инструкция). А с другой — интересно было выяснить, как ведет себя «сельский вездеход» в большом городе, поскольку и такие поездки приходится нередко совершать его владельцу.

В современном плотном транспортном

потоке, преобладающем на большей части городских улиц, «Днепр—12» чувствует себя неважно, двигатель нередко перегревается. Нелегко и водителю. Управлять тяжелой и довольно медлительной машиной, находясь бок о бок с грузовиками и динамичными легковыми автомобилями, — занятие не из приятных. Благо еще, что у «Днепра» конструкторы предусмотрели автомат выключения сцепления, связанный с рычагом переключения передач, который очень помогает в моментально меняющихся ситуациях городского движения, когда надо быстро переключить передачу. Все-таки, оберегая коробку передач, мы старались чаще пользоваться ручным рычагом выключения сцепления.





Приятно отметить легкость и четкость переключения передач на «Днепре». В то же время неудобно в городе ручное, посредством манетки, управление опережением зажигания. При интенсивном движении, когда постоянно нужно менять обороты, иной раз просто не успеваешь двигать манетку. Что же касается переключателя указателей поворота, который постоянно в работе, то он не очень удобен и надежен (плохо фиксируется в среднем положении). Стоит также отметить несоответствие эффективности тормозов мотоцикла ритму движения большого города. В этих условиях был бы очень полезен тормоз на колесе коляски.

После 2500 километров пробега было проведено ТО-2. Надо отдать должное, существенных изменений в регулируемых зазорах распределителя зажигания и газораспределительного механизма (это главное) не произошло. Порадовало состояние спиц на колесах. По письмам некоторых владельцев киевских мотоциклов у нас создалось впечатление, что на заднем, особенно нагруженном, колесе они часто выходят из строя. У нашего «Днепра» спицы не нуждались даже в подтяжке, все было в норме. Видимо, сказывается ведущее колесо коляски, снимающее часть нагрузки с заднего.

В период обкатки мы не один раз замеряли расход топлива. Он не изменился и составлял около 10 литров на 100 километров. Приятно отметить тот факт, что наша машина практически не расходовала масла, во всяком случае это было настолько мало, что не поддавалось измерению.

После 3000 километров, когда мотоцикл находился в расцвете сил, было решено начать испытание в тех условиях, для которых он предназначен, то есть в сельской местности. Эту часть теста мы провели в Дмитровском районе Московской области, на землях совхоза «Дубна». Основные дороги там покрыты асфальтом или бетоном. Дороги в совхозе — щебенчато-песчаные. Местные подъезды к полям в основном грунтовые. Погода в конце августа — начале сентября прошлого года была капризной — часто шли дожди, уборочные машины двигались с помощью тракторов, а на асфальте образовывалась грязевая кашица.

Здесь мотоцикл трудно было узнать — двигатель перестал перегреваться и уменьшил аппетит до 9 л/100 км. Мы не раз имели возможность оказать помощь водителям разных мотоциклов с коляской, вызволяя их буксировкой из плена бездорожья.

Но особенно выразительно «Днепр—12» проявил свои лучшие качества на сыпучем песке и жидкой грязи. Он прекрасно, без сильной пробуксовки берет с места (мы не боялись останавливаться даже на небольших подъемах), на ходу его не бросает из стороны в сторону, идет ровно и спокойно. Бывали и критические ситуации, когда мы переоценивали возможности машины. Но в таких случаях выручала задняя передача, а иногда лопата, так уместно закрепленная на коляске. Некоторое неудобство доставлял воздушный фильтр. Он плохо защищен от грязи, летящей из-под колес самого мотоцикла, из-за чего его приходилось промывать почти каждый день.

Испытания мы продолжили зимой. Нынешняя зима в Москве была мягкой — ртутный столбик редко падал ниже 20 градусов. Двигатель при умеренных морозах пускался довольно быстро — сказывалось применение всесезонного масла, но вот прогревание его оказалось не совсем приятной процедурой. Холодный мотор не работал на оборотах холостого хода, и приходилось поддерживать необходимую частоту вращения, либо стоя возле мотоцикла, либо заклинивая чем-нибудь рукоятку «газа» в подходящем положении. Удобного, быстродействующего фиксатора для таких случаев при ней, к сожалению, нет.

Двигатель нагревался, конечно, значительно меньше, чем летом, хотя иногда приходилось пользоваться А-76 вместо А-72 и ездить на пониженных передачах.

Несколько слов о шинах. Зимой мы не раз попадали в сложные ситуации при езде по снегу. Здесь мотоцикл практически утрачивал вездеходность, несмотря на спокойный, нефорсированный двигатель, привод колеса коляски и задний ход — рисунок протектора сводил все эти плюсы к нулю. Универсальные покрышки, выпускаемые не один десяток лет, уже отстали от конструкции ходовой части тяжелых мотоциклов. Очевидно, для «Днепра—12» необходимо выпускать еще и шины повышенной проходимости с развитыми грунтозацепами.

В заключение — об особенностях вождения «Днепра—12». Мы сразу же оценили предупреждение инструкции о том, что нельзя ни в коем случае отрывать ни одного из ведущих колес от полотна дороги. Иначе, поднятое колесо резко ускоряет вращение, и, когда снова касается дороги, возникает очень сильная ударная нагрузка на детали трансмиссии. Поэтому, если вы везете только одного пассажира, посадите его обязательно в коляску. Условие постоянного контакта обоих ведущих колес с дорогой диктует и манеру езды по проселку. На трехколесном «вездеходе» нельзя пользоваться стилем мотоциклетного кросса, где коляска то и дело поднимается. Для него определено плавное движение на пониженной передаче. Не бойтесь застрять или забуксовать. Медленно, но верно объезжая препятствие, «Днепр—12» вас вывезет.

Другая особенность его — повышенная маневренность (поворачиваемость), являющаяся результатом передачи части крутящего момента на ведущее колесо коляски. Вначале к этому пришлось привыкать, особенно на неровной и обледенелой зимней дороге, но в дальнейшем этим качеством мы успешно пользовались. Так, мотоцикл можно развернуть буквально на месте — коляска здесь уже не выполняет роль пассивного сопротивления, напротив, при резком повороте влево она забегает вперед ровно на столько, на сколько необходимо.

Немного хуже даются правые повороты: колесо коляски разгружается и может буксовать. В этом случае мотоцикл словно приобретает «ограничитель» — если вы хотите повернуть еще энергичнее или увеличить при этом скорость, то ни того, ни другого практически сделать не удается. И в этом есть свой плюс. При выполнении поворота направо, наиболее опасного для мотоцикла с «правой» коляской, «Днепр—12» помогает вам обойтись без неприятных последствий.

Вы, конечно, почувствовали, как менялось наше настроение в ходе теста — от первых километров к тысячам, от города к селу. Так что, как выясняется, не надо спешить с оценкой.

А. СОКОЛОВ,
Э. КОНОП,
инженеры

ТОРМОЗА «МОСКВИЧА—

Ваша сервисная книжка

Часть I

В этой статье инженеры АЗЛК Б. Ф. СТРЕБКОВ и А. Б. ГУРЬЕВ рассказывают об особенностях обслуживания тормозных механизмов «москвичей» последних моделей.

«Москвич—1500» имеет самую современную тормозную систему. Лишь у немногих представительских автомобилей тормозной привод построен с двумя независимыми контурами и гарантированно срабатывающими тормозными механизмами передних колес. Обеспечивают это важное качество две пары рабочих цилиндров разного диаметра в скобах передних дисковых тормозов. Цилиндры малого диаметра связаны трубками с цилиндрами задних колес, а большого диаметра — действуют самостоятельно. Такая схема позволяет при выходе из строя любой ветви привода сохранить не менее 60% эффективности замедления.

Относительная сложность конструкции «москвичовских» тормозов не увеличивает трудоемкости их обслуживания. Специальные замеры, проведенные на заводе, показывают, что слесарь средней квалификации заменяет изношенные передние колодки всего за 30 минут. Автолюбителю понадобится для такой работы на 10—15 минут больше. Важно лишь аккуратно и в определенной последовательности выполнять отдельные операции.

Начинают с того, что поднимают домкратом переднюю часть машины, разумеется, установив под задние колеса упоры. Снимают поочередно передние колеса, освобождая тормозные механизмы. Чтобы облегчить демонтаж колодок, их отжимают от диска, утапливая при этом поршни в цилиндры. Для этой цели подходят монтажные лопатки. Не забудьте только предварительно снять крышку с бачка главного тормозного цилиндра, чтобы часть жидкости, поднявшейся наверх, имела свободный выход.

В скобах колодки зафиксированы шплинтами одноразового использования. Их следует заменять одновременно с колодками. Мы знаем случаи, когда из-за отсутствия «фирменных» шплинтов устанавливали обыкновенные гвозди и загибали их концы. Рекомендовать такую «модернизацию» к постоянному использованию мы не осмеливаемся, но в качестве временной меры она, очевидно, приемлема, так как шплинты не нагружены практически никакими силами.

Заменяя изношенные колодки, обязательно проверьте состояние защитных резиновых чехлов, которые иногда называют пыльниками. При снятых колодках осматривать их значительно удобнее. Чехлы предназначены для защиты рабочих цилиндров и поршней от влаги и пыли, вызывающих на стенках цилиндров коррозию и препятствующих свободному движению поршня. Перемещающийся с трудом поршень либо не прижимает колодку к диску, либо не возвращает ее в исходное положение и тормозит вращение колеса.

То же самое происходит при соскакивании пыльника с выступа тормозной скобы. Его необходимо вернуть на место и прижать пружинным кольцом. Одна из возможных причин соскакивания чехла — несвоевременная замена тормозных колодок. Заменяют их, если толщина оставшихся накладок менее 3 мм (у задних колодок 0,5 мм). При чрезмерном износе накладок поршни выходят из скобы на недопустимую величину и могут стянуть чехлы с посадочных мест.

У задних тормозных цилиндров тоже есть защитные чехлы, их роль и последствия повреждения те же.

Проверять состояние чехлов и тормозных колодок необходимо не только через 10 тысяч километров, как рекомендует сервисная книжка, но и при каждом снятии колеса с автомобиля. Для улучшения доступа к колодкам руль максимально выворачивают влево, если проверяют правый передний механизм, и наоборот.

При каждом удобном случае проверяют и манжеты поршней в тормозных цилиндрах задних колес. Для этого отгибают от цилиндра край защитного чехла. Под ним должно быть сухо. Если это не так (о чем лишний раз скажет резкий запах «Невы»), манжету заменяют.

Никогда не пренебрегайте такой простейшей диагностикой, полагаясь только на сигнальную лампочку. Она может не отреагировать на только что начавшуюся течь, а оспаривать важность исправных тормозов, наверное, никто не осмелится.

После снятия изношенных колодок задних тормозов упорные кольца поршней остаются в крайнем положении. Перед установкой новых колодок их утапливают внутрь цилиндров. Для этого поршни заворачивают в кольца по часовой стрелке до упора и легкими ударами молотка через деревянную выколотку осаживают их вместе с кольцами так, чтобы от поршней до торцев цилиндра были одинаковые расстояния. После этого выворачивают поршни на половину оборота, чтобы зазор в резьбовом соединении поршня с кольцом обеспечивал позже неизменный зазор между колодкой и барабаном.

Тормозные колодки снимают с автомобиля не только для замены, бывают и другие причины. И каждый раз следует помечать их, чтобы при сборке вернуть на свои места.

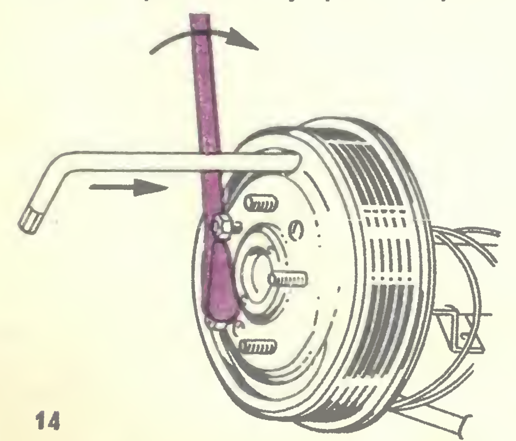
Заменив колодки, не торопитесь начать движение. Поршни, прижимающие колодки к дискам и барабанам, были отжаты, и новые колодки находятся от них на расстоянии, значительно превышающем их полный ход, составляющий доли миллиметра при перемещении педали тормоза на несколько сантиметров. Передаточное отношение тормозного привода у «Москвича» (как и у других современных автомобилей) довольно большое. Поэтому, прежде чем тронуться в путь после замены колодок, нажмите несколько раз на педаль. Вначале она будет проваливаться, а когда колодки займут правильное положение, станет привычно жесткой.

При торможении изнашиваются не только колодки, но и тормозные диски и барабаны. Если диск износился на 0,8 мм на сторону (начальная толщина 12,8 мм), его необходимо заменить. Глубокие задиры или царапины на рабочей поверхности диска также показатель для замены.

Диски намного долговечнее тормозных колодок. Как правило, их заменяют не чаще чем после трех-четырех замен колодок. Чтобы снять тормозной диск, предварительно демонтируют ступицу колеса. Иногда бывает необходимо ослабить крепление тормозной скобы к стойке подвески.

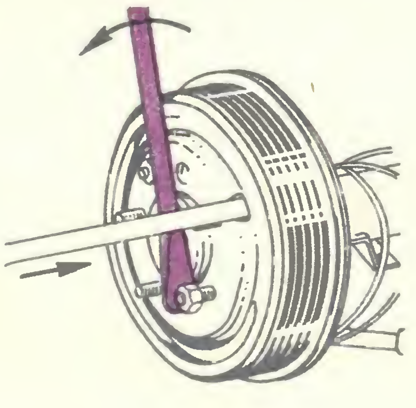
Немного расскажем о тормозных барабанах задних колес. Их рабочие поверхности изнашиваются по ширине накладки тормозной колодки. С краю же неизношенная часть рабочей поверхности образует буртик, который надо удалить перед установкой барабана на ав-

Так утапливают внутрь тормозных цилиндров упорные кольца поршней. «Баллонный» ключ надевают на гайку регулировочного эксцентрика задней колодки. Вращая рукояткой домкрата барабан, передают усилие через ключ на колодку, далее на поршень и его упорное кольцо.



Усилие, сдвигающее кольцо, около 55 кгс, но рычаг примерно в четыре раза уменьшает его.

Для сдвига передней колодки (правый рисунок) вместо ключа вставляют в отверстие стержень диаметром 8—11 мм.



1500»

томобиль. Иначе при последующем износе демонтировать барабан будет весьма сложно. Выход из этого затруднения показан на рисунке. Убрать буртик можно на токарном станке, только нужно помнить, что диаметр рабочей поверхности барабана не должен превышать 231,6 мм (диаметр новой детали — 230 мм).

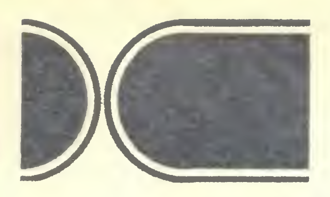
Когда нет возможности воспользоваться станком, выручит более простой, правда, менее доброкачественный способ. На поддомкраченном и закрепленном подкладками под колесами автомобиле барабан крепят гайками к фланцу полуоси, повернув рабочую поверхность не к колодкам, а в противоположную сторону. Пускают двигатель и включают вторую ступень в коробке передач. Соблюдая необходимые меры предосторожности, удаляют буртик с вращающегося барабана острым шабером, сделанным из треугольного напильника. При этом, разумеется, противоположное заднее колесо опирается на дорогу.

Для любого водителя важна ходимость тормозных колодок. Иначе говоря, срок их службы. Он различен для передних дисковых и задних барабанных тормозов. По московским данным, колодки дискового тормоза служат 20—30 тысяч километров. Задние колодки в тех же условиях живут несколько дольше — 30—40 тысяч километров. Это средние цифры. Мы абсолютно уверены, что они могут быть значительно увеличены обдуманной ездой, причем не в ущерб средней скорости движения. Сказав «обдуманной», мы как одно из непременных условий имели в виду активное использование торможения двигателем.

И еще одно. Грязь, случайно попавшая в полость тормозного барабана, способна превратить накладки в «ничто» за каких-нибудь 10 тысяч километров. В связи с этим, наверное, есть смысл после поездок по глубокой грязи очищать полости тормозных барабанов.

Какова бы ни была долговечность тормозных колодок, рано или поздно наступает время заменить их новыми. Новыми в прямом смысле слова — это лучше всего для барабанных тормозов, а для дисковых просто необходимо, строго обязательно!

Что же касается колодок барабанного тормоза, то их можно восстановить в домашних условиях, но только не приклеиванием новых накладок. Создать заводские условия этого процесса «на кухне» практически невозможно, а значит не будет обеспечено должное качество столь ответственных деталей. Накладки следует приклепать. Для этого сверлят по 10 равномерно расположенных отверстий в накладках, затем, используя их в качестве кондукторов, то же самое делают с колодками. Клепку ведут от среднего ряда отверстий к крайним. Если барабан не занимает свое место на новых колодках, можно слегка подшлифовать накладки. Заметим, по сравнению с «клееными» срок службы «клепаных» колодок несколько меньше.



НА РАЗНЫЕ ВКУСЫ



С развитием автомобильного туризма в нашей редакционной почте становится все больше вопросов о прицепах разного назначения к легковым автомобилям, их ассортименте и характеристиках. Мы попросили ответить на них инженера А. С. МЕЛИК-САРКИСЬЯНЦА.

Автотуризм — массовое и очень полезное увлечение. Владелец машины хочет использовать ее не только для каждодневных поездок, но и во время отпуска, в выходные дни. Быстрый, надежный, удобный автомобиль помогает побывать в памятных местах, увидеть незнакомые края, пообщаться с природой. И естественно, мы хотим путешествовать с возможным комфортом. Так, чтобы было на чем готовить пищу, а на ночлегах была крыша и постель. Многие хотели бы иметь с собой лодку, водные лыжи, другой спортивный инвентарь. Но как втиснуть все это в «Жигули» или «Москвич»? Хорошую помощь тут окажет прицеп.

Туристские прицепы получили довольно широкое распространение в мире. Множество разнообразных прицепов выпускается и эксплуатируется в Англии, ГДР, Голландии, Италии, США, Франции, ЧССР. Налажено производство разнообразных туристских прицепов и у нас (данные их серийных и опытных образцов приведены в табл. 1).

Современные прицепы к легковым автомобилям делятся на жилые, грузовые и специальные (для перевозки лодок, велосипедов, мотоциклов, водных лыж). Самые многочисленные — жилые, среди которых следует выделить две самостоятельные категории: прицепы-дачи (караваны) и складные прицепы-палатки. Первые — весьма комфортабельны, но достаточно сложны и поэтому дороги — обычно 70—90% цены буксирующего автомобиля. Вторые, рассчитанные на более или менее непритязательных туристов, стоят в несколько раз дешевле и, что имеет немаловажное значение, сложенные требуют мало места для хранения.

Рассмотрим последовательно основные разновидности туристских прицепов.

Караваны. Они представляют собой дачу на колесах и обеспечивают на стоянке временное жилье и ночлег с достаточно высоким уровнем удобств для двух—шести человек. При буксировке в караване находится только имущество и снаряжение в пределах допустимой для данной модели грузоподъемности.

Прицепы-дачи (табл. 2) делятся на легкие (например, Н-126, «ИФА-Бастай»), средние («Адрия-450Л») и тяжелые («Адрия-550Б). Бóльшая часть караванов имеет тормоза, независимую подвеску колес, достаточно сложный замковый узел, опорное устройство, электрооборудование. У некоторых можно встретить вертикальные и горизонтальные стабилизаторы, служащие для улучшения устойчивости и управляемости автопоезда.

Пример внутренней планировки одного из караванов приведен на рис. 1 (см. вкладку).

Это действительно небольшая дача, в которой продуманно и красиво размещены стационарные и дополнительные спальные места на трех-четырех, а в больших моделях и на четырех—шестерых человек. В оборудование входят обеденный стол, встроенные шкафы для обуви, одежды и туристского снаряжения, газовая плита с большим баллоном газа, газовый холодильник, ящики для кухонной посуды и непортящихся продуктов, вентилятор, баки для запаса технической и питьевой воды, туалет с умывальником. Как правило, сборные

Таблица 1

Отечественные прицепы к легковым автомобилям

Параметры	«Скиф-М»	«Турист-1»	«Дон»	«Славянка»	«Исеть»	ММЗ-81021	ПЛ-150
Назначение, тип	ТС	ТС	АТС	ТС	ТС	Г	Л
Масса в снаряженном состоянии, кг	260	350	270	275	190	140	125
Грузоподъемность, кг	140	50	130	45	240	280	175
Допустимая скорость буксировки, км/ч	80	70	80	80	70	80	70
Число спальных мест	5	4	4	5	2	—	—
Габарит мм:							
длина (с дышлом)	2900	3060	3520	3102	2700	2470	3120—4130
ширина	1650	1750	1950	1636	д. о.	1608	1600
высота (в транспортном положении без груза)	920	1100	1610	840	850	1010	600
Колея, мм	1440	1450	1790	1340	1420	1345	1420
Дорожный просвет, мм	260	265	290	180	216	216	200
Размер шин	4,00×10	5,20×13	5,00—10	5,00—10	д. о.	5,15—13	4,00—10
Цена, руб.	875	1900	3500	д. о.	д. о.	350	350

Условные обозначения: А — амфибия, Г — грузовой, Л — лодочный, С — складной, Т — туристский; д. о. — данные отсутствуют (опытный образец).

бачки в туалете оснащаются химическим нейтрализатором нечистот.

Нередко караваны оснащают вводами для подключения к внешней электросети на специальных кемпинговых площадках. В большинстве же случаев источником электроэнергии служит бортовая батарея аккумуляторов, которая питает осветительные приборы в салоне.

Чаще всего кузов каравана монтируют на раме. Он имеет двойную обшивку: внешнюю из алюминиевого листа или пластика и внутреннюю из фанеры с поливинилхлоридной облицовкой. Между ними — теплоизолирующие материалы.

Как видите, в даче на колесах можно провести несколько недель, абсолютно не завися от «цивилизации». Одним словом, достоинств у караванов много. Но есть и недостатки. Это прежде всего сложность хранения — для этого нужен такой же по размерам гараж, как и самому автомобилю. Наконец, есть и определенная специфика в управлении тяжелым и длинным автопоездом. Да и проходимость его, конечно, много хуже, чем у одиночного автомобиля, из-за большого заднего свеса самого прицепа. Кроме того, при буксировке прицепа-дачи, само собой, ощутимо возрастает расход топлива. Во время испытаний, проведенных редакцией журнала «Крафтфарцойгтехник» (ГДР), ВАЗ—2102 без прицепа на скорости 60 км/ч расходовал 6,5 л/100 км, а на 80 км/ч— 6,9 л/100 км. С легким же караваном «КЕК-Юниор» (см. табл. 2) расход поднялся соответственно до 9,7 и 11 л/100 км. Когда эта машина буксировала более вместительный прицеп-дачу «ИФА-Бастай», то на тех же скоростях потребление топлива выросло соответственно до 9,9 и 14,7 л/100 км.

Переходным типом между караваном и прицепом-палаткой можно назвать складывающийся туристский прицеп из жестких панелей. Он уступает «даче» в комфортабельности, зато обладает рядом преимуществ перед палатками. Это понятно — стенка из пластика с утеплителем надежнее ткани во всех отношениях.

Складные жилые прицепы. У нас в стране они получили наибольшее распространение. А из них самый известный — «Скиф». Прицеп такого типа показан на рис. 2. Это удобная и комфортабельная туристская палатка с дополнительной верандой-тентом и комплектом мебели. Наша промышленность создала и другие модели складных прицепов-палаток (см. табл. 1): «Турист-1», «Славянка», «Исеть». Принципиально они такие же, как «Скиф», и отличаются от него и один от другого лишь деталями конструкций, массой и набором оборудования.

Необычную конструкцию имеет прицеп-амфибия «Дон» (рис. 3), особенно привлекательный для рыболовов и любителей отдыха на воде. Как видите, в транспортном положении он достаточно компактен. В стационарном его легко превратить в жилую палатку. А поскольку «Дон» имеет герметичный корпус и обладает плавучестью, то может стать и плавучим домом. При этом дышло снимается, а колеса вместе с подвеской откидываются вверх и закрепляются. Носовая часть легко отделяется и может быть использована как небольшая лодка для рыбалки или охоты.

Грузовые прицепы. Это как бы большой багажник на колесах. В него можно сложить палатку, туристское снаряжение, продукты, постель, одним словом, все, что понадобится в путешествии, а салон автомобиля полностью оставить для пассажиров. Грузовые прицепы, как заводского производства, так и самодельные, всегда проще, дешевле и легче жилых, их можно хранить в гараже вместе с автомобилем.

Такие «багажники» у нас тоже выпускаются. Это общеизвестный ММЗ-81021. Кстати, достоинство его и в том, что во многом он унифицирован с «Жигулями» (колеса, шины, амортизаторы, подшипники).

Лодочные прицепы. Вниманию любителей водного спорта предлагается прицеп ПЛ-150. Конструкция его очень проста. В сущности это трубчатая рама, закрепленная на оси с колесами и снабженная дышлом с замком. Дышло можно регулировать по длине, в зависимости от размеров лодки. На раме установлены фиксирующие лодку носовые и кормовые киль-блоки с мягкой обивкой и обрезиненные ролики, по которым ее легко вкатить на прицеп. Остается закрепить «корабль» двумя бандажами с войлочными подушками — и в путь.

Чтобы представить себе, какой прицеп (заводского или собственного изготовления) можно буксировать вашим автомобилем, ознакомьтесь с предельно допустимыми для них нагрузочными параметрами (табл. 3). Приобретая прицеп, автомобилист, естественно, интересуется и как быть с буксирным устройством, которого нет на его машине. Сообщаем, что при продаже прицепа его комплектуют тягово-сцепным устройством, рассчитанным на определенную модель автомобиля.

Для тех, кто хочет получить более обширную информацию о прицепах к легковым автомобилям, рекомендуем брошюру А. С. Мелик-Саркисьянца и Ю. М. Винокурова «Прицепы для легковых автомобилей», вышедшую осенью 1979 года в издательстве «Транспорт». Она содержит подробности устройства различных прицепов, технические требования к ним и их внешним световым приборам, а также к тягово-сцепному устройству. В брошюре можно найти также чертежи тягово-сцепных устройств, советы по вождению автомобиля с прицепом, таблицы с техническими характеристиками.

«За рулем» также публиковал материалы на эту тему (в скобках даны год, номер и страница):

краткое описание прицепа «Турист-1» (1971, 4, 13); краткое описание каравана «ИФА-Бастай» (1976, 6, 32); описание прицепа «Скиф» (1973, 3, 30); описание модернизированного прицепа «Скиф-М» (1977, 5, 30); описание самодельного каравана (1972, 3, 21); технические требования на прицепы к легковым автомобилям (1970, 9, 14); технические требования на сцепное устройство (шар) тягача (1970, 12, 14); конструкция сцепного устройства прицепа (1972, 11, 16); буксирное устройство для «Нивы» (1978, 10, 20); краткий обзор зарубежных караванов (1971, 9, 30); испытания «Скифа» (1975, 5, 30).

Пользуясь случаем, обращаем внимание на то, что редакция не имеет возможности оказать помощь в приобретении прицепов, их узлов или чертежей на них, а также не располагает данными о том, в каком городе и в каком магазине в настоящий момент прицепы поступили в продажу.

Таблица 2

Жилые прицепы-дачи

Параметры	Н-126 (ПНР)	«КЕК-Юниор» (ГДР)	«Интер-камп-КЦ» (ГДР)	«ИФА-Бастай» (ГДР)	АСТРА-360 (ЧССР)	«Адрия-450Л» (СФРЮ)	«Адрия-550Б» (СФРЮ)
Собственная масса, кг	270	300	550	590	550	690	970
Грузоподъемность, кг	50	100	150	60	150	160	230
Число спальных мест	2+2	3	4	4	4	4+1	6
Габарит, мм:							
длина с дышлом	3675	3850	4550	4587	4600	5530	6750
длина без дышла	2800	2900	1990	3500	3600	4510	5551
ширина	1910	1930	3550	2000	1920	2018	2218
высота	2200	2000	2320	2360	2400	2450	2450
Высота потолка, мм	1700	1780	1800	2000	1850	1930	1930
Жилая площадь, м²	5,3	5,5	7,0	7,0	6,8	9,0	12,0
Число колес	2	2	2	2	2	2	4
Шины	135SR—12	5,20—13	6,00—13	6,00—13	155SR—14	5,90—13	5,20—12

Примечание. После знака «+» приведено число откидных мест.

Таблица 3

Предельные массы и нагрузки прицепов для отечественных легковых автомобилей

Модели автомобилей-тягачей	Допустимая полная масса прицепа, кг: оборудованного тормозами	не оборудованного тормозами	Нагрузка на сцепной шар, кгс
ВАЗ—2101, ВАЗ—21011, ВАЗ—2102	600	300	35
«Москвич—408», «Москвич—412»	600	300	35
ВАЗ—2103, ВАЗ—2106	620	310	35
«Москвич—426»	620	310	35
«Москвич—2138», «Москвич—2140»	650	325	35
«Москвич—427»	660	330	40
«Москвич—2136», «Москвич—2137»	680	340	40
ВАЗ—2121	700	350	40
ГАЗ—21Р, ГАЗ—24	840	420	45
ГАЗ—24-02	930	465	50
УАЗ—469	1000	500	50

Примечание. Завод «Коммунар» не рекомендует буксировать какие-либо прицепы «запорожцами».

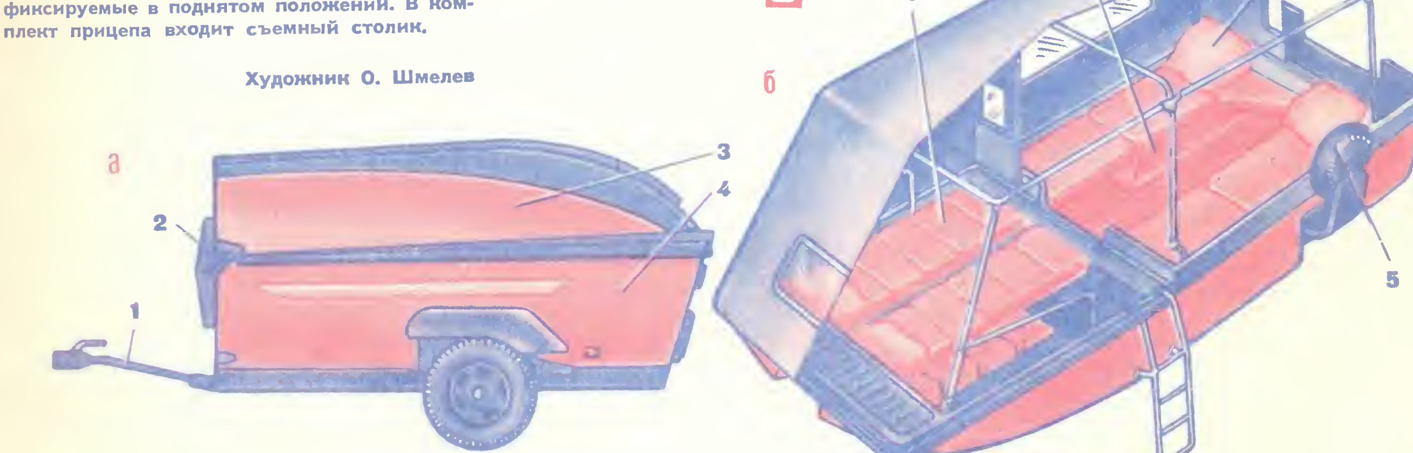
КЛУБ «АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

1. Планировка салона в прицепе-даче, имеющем собственную массу 960 кг и внутреннюю площадь 8 м² (внутренняя длина — 4 м, ширина — 2 м, высота потолка — 1,9 м): 1 — кухонный блок из бака для воды, ножного насоса и сливного бачка; 2 — кухонная раковина; 3 — газоэлектрический 60-литровый холодильник; 4 — туалет и умывальник (0,96×0,61 м); 5 — встроенные шкафы; 6 — гардероб; 7 — раздвижные ширмы; 8 — ящики для постельных принадлежностей; 9 — П-образная кушетка, трансформируемая на ночь в постель шириной 1,5 м на двух-трех человек; 10 — наружная дверь; 11 — стол (на ночь опускается); 12 — отсеки для хранения обуви и мелких вещей; 13 — сиденье, раскладываемое на ночь в кровать; 14 — газовая плита; 15 — баллон с газом. Для буксировки (в направлении, указанном стрелкой) служит дышло со сцепным устройством (на схеме не видно).

2. Складной прицеп-палатка типа «Скиф»: 1, 4, 13 — упоры; 2 — складные стол и стулья; 3 — дополнительная палатка-веранда; 5 — откидная крышка — спальное место; 6 — каркас тента для основной палатки; 7 — основная палатка; 8 — мягкие сиденья над нишами колес; 9 — стальной кузов; 10 — диван с мягкой обивкой; 11 — буксирное дышло; 12 — запасное колесо; 14 — замковое устройство.

3. Прицеп-амфибия «Дон»: а) в «походном» положении: 1 — дышло с замковым устройством; 2 — петли откидной крышки; 3 — дюралюминиевая откидная крышка; 4—дюралюминиевый кузов; б) в стационарном положении или на плаву: 1 — спальные места из поролоновых подушек, обшитых кожзаменителем; 2 — рундуки; 3 — тент; 4 — каркас тента; 5 — колесо и его подвеска, фиксируемые в поднятом положении. В комплект прицепа входит съемный столик.

Художник О. Шмелев



СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

1. Фара, сблокированная с указателем поворота
2. Радиатор системы охлаждения
3. Аккумуляторная батарея
4. Распределитель зажигания
5. Воздушный фильтр
6. Блок плавких предохранителей
7. Двигатель
8. Вакуумный усилитель с главным цилиндром гидропривода тормозов
9. Главный цилиндр гидропривода выключения сцепления
10. Рулевое колесо
11. Внутреннее зеркало заднего вида
12. Заднее сиденье
13. Запасное колесо
14. Задний тормоз
15. Пружина задней подвески
16. Амортизатор задней подвески
17. Задний мост
18. Карданная передача
19. Переднее сиденье
20. Наружное зеркало заднего вида
21. Рычаг стояночного тормоза
22. Рычаг переключения передач
23. Коробка передач
24. Педаль гидропривода сцепления
25. Педаль гидропривода тормозов
26. Педаль акселератора
27. Червячный редуктор рулевого ханизма
28. Передний тормоз
29. Пружина передней подвески амортизатором
30. Масляный фильтр
81. Топливный насос



ВАЗ-21

ме-

с

Продолжаем знакомство
с новым автомобилем Волжского автомобильного завода.
Первая статья опубликована
в июньском номере «За рулем»



Художник А. Андреев

105 ПЕРВЕНЕЦ НОВОГО СЕМЕЙСТВА

Под редакцией
ВНИИБД МВД СССР

I. Кто из водителей может двигаться в показанном направлении, если это не связано с обслуживанием предприятий в обозначенной зоне?

1 — все водители
2 — только мотоциклист
3 — водитель автобуса и мотоциклист
4 — ни один не может

II. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

5 — трамвай, самосвал, автобус, мотоцикл
6 — трамвай, самосвал, мотоцикл, автобус
7 — автобус, самосвал, трамвай, мотоцикл

III. Можно ли совершить обгон, если обгоняемые движутся со скоростью менее 30 км/ч?

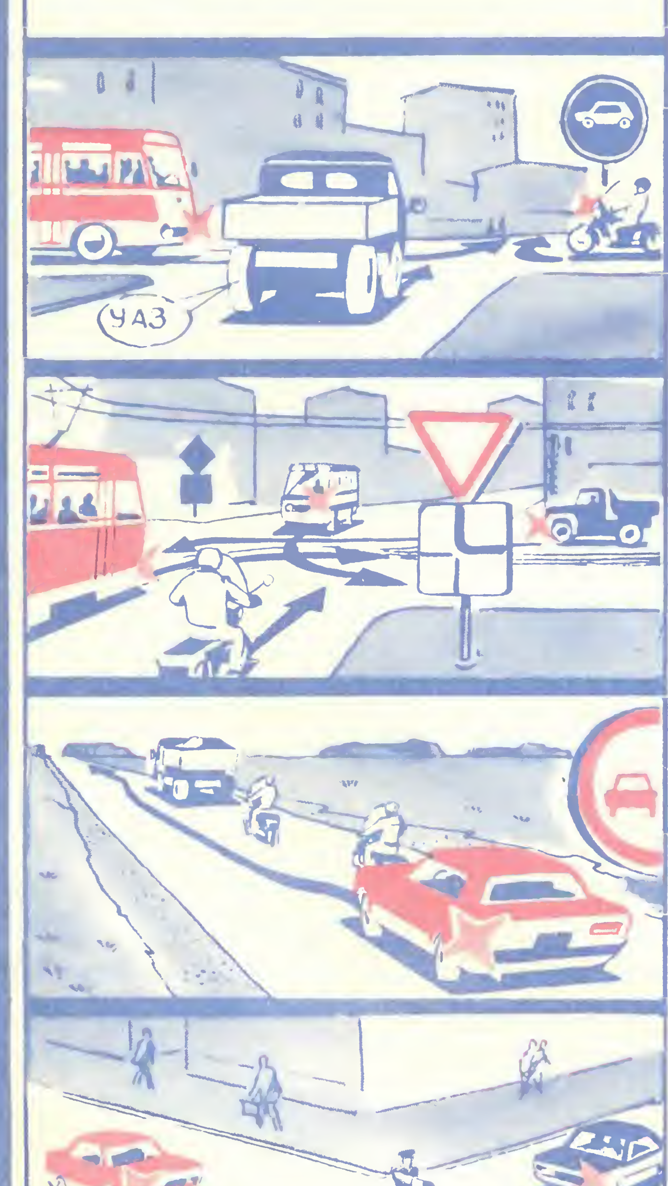
8 — можно
9 — нельзя

IV. Можно ли в такой ситуации повернуть направо?

10 — можно
11 — нельзя

V. Можно ли этим водителям двигаться по данному участку дороги?

12 — можно
13 — можно, если общая длина их состава не больше 14 м
14 — нельзя





VI. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

15 — мотоцикл, гужевая повозка, автомобиль
16 — мотоцикл, автомобиль, гужевая повозка

VII. Кто из водителей может выполнить показанный маневр?

17 — оба могут
18 — оба не могут
19 — только А
20 — только Б

VIII. Можно ли остановиться в этом месте?

21 — можно
22 — нельзя

IX. Входит ли тротуар в границы перекрестка?

23 — входит
24 — не входит

X. Когда при остановке даже днем на транспортном средстве должны гореть габаритные огни?

25 — при остановке под эстакадой или мостом
26 — в условиях недостаточной видимости
27 — при остановке посреди проезжей части

Ответы — на стр. 32



В условиях все возрастающей интенсивности движения неизбежно увеличивается число выполняемых водителем за какой-то отрезок времени действий. На оценку же сложившейся ситуации и принятие решения времени у нас остается все меньше и меньше. Вот почему такую важную роль стало играть правильное, умелое применение **предупредительных сигналов** — этого средства общения водителей, их своеобразного языка, на котором они информируют друг друга о своих намерениях. Это нашло отражение и в развитии конструкций транспортных средств. У большей части их к передним и задним световым указателям поворота добавлена еще одна пара — по бокам.

Водители обязаны подавать сигналы поворота (рукой, если они неисправны) в следующих, как и прежде, случаях:

перед началом движения после остановки (стоянки) или перед остановкой;

перед перестроением, поворотом или разворотом (пункт 8.1).

Казалось бы, простое и ясное правило, но, к сожалению, не все еще всегда ему следуют. А ведь вовремя дать понять другим участникам движения, что вы намерены дальше делать, — значит исключить еще одну возможность возникновения критической ситуации на дороге. Распространенной ошибкой является несвоевременная подача предупредительного сигнала, как это еще бывает, чуть ли не в последнюю секунду, почти одновременно с началом выполнения маневра или даже после этого. Какое уж тут предупреждение, на такой сигнал порой не только не успеешь среагировать, его не всегда и заметишь. Другой водитель подаст сигнал вовремя, но дальше ведет себя так, будто это обстоятельство дает ему преимущество в движении: не смотрит по сторонам, не принимает необходимые меры предосторожности. Сигнал сигналом, но не забывайте, что маневрирующий в первую очередь обязан позаботиться о том, чтобы его действия не создали помех другим.

Что значит подать сигнал заблаговременно? Значит сделать это так, чтобы другие водители успели на него отреагировать еще до начала вашего маневра. То есть минимум за 2—3 секунды, а в условиях многорядного движения, где все это протекает сложнее, — за 5 секунд до того, как вы к нему приступите. Предупредительный сигнал поворота не надо подавать лишь тогда, когда вы поворачиваете в соответствии с траекторией дороги, не меняя при этом полосы движения.

В связи со всем сказанным выше считаем долгом еще раз призвать водителей постоянно следить за исправностью указателей поворота. Ежедневный контроль за состоянием предупредительной сигнализации, в том числе и стоп-сигналов (это тоже предупредительная сигнализация, только включаемая автоматически), своевременная замена вышедших из строя деталей — обязательное условие безаварийного движения.

Обгон — маневр достаточно сложный и опасный. Правила кроме обязательного включения указателей поворота, которые (в основном) предупреждают о вашем выезде из ряда водителей, находящихся позади вас, для оповещения самого обгоняемого предлагают переключать свет фар, а вне населенных пунктов — и подавать звуковой сигнал (пункт 8.4). В прежней редакции эти сигналы назывались дополнительными, сейчас от подобного определения отказались. Но это не означает, что при обгоне можно обойтись переключением света фар или звуковым сигналом. Нет, о перестроении вы сигнализируете положенным образом, а все остальное — при необходимости, когда нет уверенности в том, что обгоняемый видит вас.

Раз уж мы завели речь о звуковых сигналах, не лишне напомнить, что подача их в населенных пунктах запрещена, если только это не делается для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, но тут речь, как вы понимаете, об исключительном случае (пункт 8.7).

Сравнительно новым положением Правил (оно принято в 1979 году) является требование к движущимся в составе организованных колонн в любое время суток независимо от условий видимости включать ближний свет фар (пункт 8.5). Здесь хотелось бы только уточнить понятие «организованная колонна». Это единое формирование, следующее с общей целью, по одному маршруту, организованно не только в момент отправки, но, что особенно важно, и в процессе движения. Если колонна распалась, раздробилась, между транспортными средствами первоначального формирования оказалось много других, это уже не организованная колонна, и ближний свет фар надо выключить, чтобы не дезориентировать других участников движения (конечно, кроме случаев, когда включение ближнего света фар требуется и по другим причинам, скажем, при перевозке групп детей).

Хотим обратить внимание водителей на то, что преимущественным правом в движении пользуются только колонны, сопровождаемые автомобилями или мотоциклами ГАИ с включенными специальными звуковыми и (или) световыми сигналами.

Как известно, многие модели автомобилей сейчас оборудованы системой аварийной световой сигнализации — одновременно мигающими оранжевыми указателями поворота. Возникла необходимость установить единообразный порядок ее применения, что и сделано в новых Правилах (пункт 8.6).

Аварийную световую сигнализацию надо включать, во-первых, при возникновении во время движения технической неисправности на транспортном средстве или болезненного состояния водителя, угрожающих безопасности движения и требующих немедленной остановки, а во-вторых, при вынужденной остановке с отступлением от принятых на этот счет требований (пункты 2.6, 13.8, 21.3 и 21.4). Таким образом, аварийная сигнализация применяется только в ситуациях исключительных, угрожающих безопасности движения, и использовать ее в обычной обстановке, в частности при движении в тоннеле, запрещается.

Конечно, каждый водитель стремится доставить пассажиров и грузы побыстрее, но в то же время, чем выше скорости, тем больше вероятность дорожно-транспортных происшествий, тем тяжелее их последствия. В 35—40% ДТП, происшедших по вине водителей, одной из причин становится превышение скорости. Правила еще в 1976 году четко определили верхние пределы разрешенной скорости для разных категорий транспортных средств. Наблюдения подтвердили правильность этих лимитов, и они сохранены в новых Правилах без изменения (пункты 9.1—9.3). Хотелось бы лишь обратить внимание на одно дополнение: вне населенных пунктов со скоростью до 90 км/ч могут двигаться теперь не только междугородные и туристские, но и особо малые автобусы. Такими, по принятой на автомобильном

транспорте классификации, являются автобусы, габаритная длина которых не превышает 5 метров, скажем марок РАФ и УАЗ.

Если верхний предел скорости предписан Правилами, то конкретную, соответствующую данной ситуации водитель определяет сам. Пункт, где об этом говорится, — 9.6 получил новую редакцию, более отвечающую современным тенденциям. Он требует, чтобы водитель вел транспортное средство со скоростью, не превышающей установленные ограничения, и учитывал при этом интенсивность движения, дорожные и атмосферные условия, а также особенности и состояние транспортного средства и груза.

Точнее стала вторая часть пункта, где сформулированы требования к водителю в случае возникновения опасности — он должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства. От понятия «препятствие» здесь решено все-таки отказаться, ибо далеко не все, что может потребовать от водителя таких экстренных мер, обозначается этим словом.

Как и раньше, Правила разрешают устанавливать на дорогах (при помощи соответствующих знаков, разумеется) и более высокие пределы максимальных скоростей движения, если дорожные условия этому способствуют (пункт 9.5). Но при этом водителям все-таки запрещено превышать максимальную скорость, предусмотренную конструкцией транспортного средства или установленным на нем опознавательным знаком (пункт 9.4).

Несколько иначе, чем раньше, сформулировано сейчас требование резко не тормозить, если это не требуется для обеспечения безопасности движения (пункт 9.7). Сюда добавлены слова «вынуждая других водителей изменять скорость или направление своего движения». Стало быть, если, к примеру, вы проскочили место, где намеревались остановиться или повернуть, на пустой дороге можно затормозить и резко. Но этого нельзя делать в случаях, когда такие ваши действия могут создать помеху другим.

К сожалению, водители, прежде всего грузовых автомобилей и автобусов, порой недостаточно четко и умело выбирают дистанцию до идущего впереди транспортного средства, а потому не могут избежать столкновения в случае, если оно резко тормозит, когда того требует обстановка. Но здесь тормозящий не виноват. Только нежелание или неумение учитывать при выборе дистанции скорость движения, состояние проезжей части, разницу в остановочном пути разных типов транспортных средств приводит к неприятным последствиям.

Сложность современных дорожных условий, особенно в центральных районах городов, выдвинула более жесткие требования к эффективному использованию проезжей части дорог. В связи с этим раздел Правил **«Расположение транспортных средств на проезжей части»** дополнен несколькими новыми пунктами.

Первый из них — 10.3 обязывает водителей на дорогах, проезжая часть которых разделена на полосы движения разметкой, следовать строго по полосам, не наезжая на линии разметки, кроме случаев перестроения, когда оно разрешено. Это требование касается прежде всего водителей грузовых автомобилей, которые зачастую умудряются занимать две полосы, что создает значительные трудности для других и снижает пропускную способность дорог.

Второй — пункт 10.4 вводит ограничения на перестроения в условиях интенсивного движения, когда все полосы проезжей части заняты более или менее равномерно. К сожалению, еще слишком часто приходится встречать на дороге «асов», которые постоянным вилянием из ряда в ряд, резкими ускорениями и замедлениями создают нервозную обстановку, нарушают общий ритм потока автомобилей. Между тем реальной выгоды в сокращении времени поездки это практически не дает. Проведенные по этому поводу в нашей стране и за рубежом исследования подтверждают, что такой стиль езды приносит только вред. Поэтому в подобной ситуации Правила ввели ограничения на перестроения и разрешили менять полосу движения только для поворота или остановки (пункт 10.4).

По традиции на дорогах с тремя и более полосами для движения в данном направлении грузовым автомобилям с полной массой более 3,5 т запрещается занимать крайнюю левую полосу, кроме как для поворота или разворота (пункт 10.2). Напомним, что количество полос определяется разметкой или знаками «Направления движения по полосам», а при их отсутствии — самим водителем.

Сохранена редакция и других пунктов этого раздела, в том числе запрещающего выезжать на крайнюю левую полосу трехполосных дорог, а также предоставляющего, когда встречный разъезд труден, приоритет транспортному средству, движущемуся по свободной полосе.

Расширен перечень условий, при которых разрешается движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным посередине дороги в одном уровне с проезжей частью. Раньше разрешалось заезжать на них при обгоне (объезде) и если габариты транспортного средства превышали ширину проезжей части. Теперь правила допускают это и при интенсивном движении, когда заняты все полосы проезжей части, только не на перекрестках и при условии, что при этом не будет помех движению трамвая (пункт 10.7). При подходе же к перекрестку необходимо заблаговременно перестраиваться вправо. Двигаться по трамвайным путям через перекресток, исключая, конечно, случаи, когда это обусловлено недостаточной шириной проезжей части, нельзя.

Наконец, еще один новый пункт этого раздела — 10.8 закрепляет повсеместный приоритет трамвая по отношению к безрельсовым транспортным средствам. Он обязывает их водителей уступать дорогу трамваю и в случае пересечения проезжей части дороги с трамвайной линией вне перекрестка.

С. БАЧМАНОВ,
младший научный сотрудник
ВНИИБД МВД СССР

МЫ, АВТОМОБИЛЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Человек, общество в целом всегда стремились к самопознанию. Результаты многочисленных исследований дают сегодня довольно точное представление о том, какие мы есть на самом деле. Известно, например, насколько увеличился средний рост людей за последние десятилетия, сколько времени тратит современная женщина на домашнее хозяйство, как предпочитаем мы проводить досуг и какие профессии наиболее привлекают выпускников средней школы. Многие массовые явления нашей действительности всесторонне изучают, чтобы реально представлять себе существующее положение, видеть основные тенденции развития и учитывать их в повседневной работе.

Высокие темпы автомобилизации — один из характерных признаков минувших семидесятых годов. На улицы и дороги уверенно выкатился массовый автомобиль, и те, кого по старинке и, представляется, не совсем оправданно все еще называют «автолюбителями», начинают играть заметную роль в дорожном движении, и она все возрастает. Эта категория водителей привлекла внимание и социологов.

Каков же он, если так можно выразиться, среднестатистический автолюбитель? Велик ли его водительский стаж? За рулем он только «в сезон» или постоянно? В ладах ли с Правилами дорожного движения? В поисках ответа на эти и некоторые другие вопросы научные сотрудники тартуского университета совместно с ГАИ Эстонии во время годового технического осмотра провели широкий опрос индивидуальных владельцев автомобилей в республике. Мы раздали 3200 анкет и получили заполненными и пригодными для обработки 2284.

Выяснилось, что 93% наших «собеседников» — мужчины. Хотя необходимо отметить, что число женщин-водителей в последние годы неуклонно возрастает, и все данные говорят о том, что подобная тенденция сохранится. Средний водитель немолод — его возраст 43 года, стаж за рулем имеет довольно приличный — 13 лет, за год наезжает около 13 тысяч километров. Как видите, это расходится с бытующим представлением о том, что владельцы «жигулей» и «москвичей» в основном новички и из гаража выезжают только затем, чтобы помыть машину, доехать, покрывшись испариной, до ближайшего магазина и, если повезет, благополучно вернуться обратно в гараж. Половина владельцев автомобилей — рабочие или колхозники, две трети имеют законченное среднее или высшее образование.

Это небольшая социальная характеристика. А теперь поговорим о качествах, которые определяют автолюбителя как непосредственного участника дорожного движения.

Оказалось, он довольно удачлив — 84% опрошенных ни разу не попадали в аварию. Это приятно. А какие же причины все-таки приводят к дорожно-транспортным происшествиям? Большинство считает, что главная — неправильный выбор скорости. Что ж, такое мнение вполне совпадает с официальными статистическими данными ГАИ. Интересно, что сами водители, отвечавшие на анкету, назвали такие максимальные для себя скорости на дорогах: летом при благоприятных условиях движения в среднем 83 км/ч, зимой — 68 км/ч. Цифры, как видите, вполне разумные. И подтверждается вывод, что причиной аварий, как правило, становится не какая-то высокая скорость, а неправильный выбор режима езды в конкретных условиях, когда до разрешенного предела на спидометре еще далеко.

Опрос показал также, что водители, попадавшие в аварию, склонны ездить

быстрее, чем остальные, и определяют остановочный путь автомобиля примерно на треть короче, чем он есть на самом деле. Большинству любителей быстрой езды от 25 до 34 лет, и водительский стаж они имеют немалый — 7—15 лет. Однако именно эта категория автолюбителей не считает превышение скорости основной причиной возникновения острых ситуаций на дороге и, мягко говоря, прохладно относится ко всяким мероприятиям, способствующим безопасности движения. Как следствие, именно они чаще других фигурируют в протоколах ДТП.

Нарушение Правил — еще одна причина, которая указывается в большинстве анкет как основной источник конфликтных ситуаций и аварий. На этом моменте необходимо остановиться подробнее. Хотя 73% опрошенных заявили, что настоящий водитель никогда сознательно не идет на нарушение, остальные вполне допускают подобные отступления по разным причинам.

По каким же причинам? Каждый десятый, например, считает, что в процессе движения те или иные нарушения вообще невозможно предотвратить. Это, так сказать, фаталисты, которые почему-то отказывают человеческой воле и разуму в возможности полного контроля над дорожными ситуациями. С ними трудно согласиться. Все-таки автомобиль — это явление, не относящееся к категории стихийных бедствий, которые, кстати, в последнее время научились предсказывать. Можно надеяться, что с ростом мастерства и эти водители сознательно и добровольно вольются в ряды тех, кто неукоснительно соблюдает Правила.

Хуже обстоит дело с оставшимися 17%. Половина из них считает, что пунктуально следовать дорожному закону вообще не так важно, как суметь предотвратить аварийную ситуацию. Остальные в своем отрицании пошли еще дальше и откровенно заявили, — благо анкета была анонимной, — что нарушать Правила... можно, но умеренно. Итак, 17% автолюбителей с полным основанием приходится относить к анархистам на дороге. Они воспринимают Правила не как безусловное руководство к действию, а лишь как информацию к размышлению. Это крайне опасная позиция, так как если каждый будет ездить по собственным правилам, то это всех, в том числе и самого ее приверженца, наверняка приведет к плачевным результатам. И тут необходимы действенные меры, так как известно, что дурной пример заразителен. Какие? Обратимся снова к анкетам.

Выяснилось, что к мероприятиям по пропаганде условий безопасности езды «средний автолюбитель» относится довольно пассивно. Повышать свои знания по Правилам, да и вообще получать какую-либо информацию на эту тему он предпочитает из радио- или телепередач, если бывает свободное время. Изучать эти вопросы самостоятельно изъявили желание только 11%. Отсюда можно сделать вывод, что в пропаганде и агитации надо еще шире опираться на радио и телевидение. Это речь о профилактике нарушений. Но, когда они все же происходят, приходится применять установленные законом меры административного или общественного воздействия. Какие из них наиболее эффективны? По собственному признанию опрошенных, лишение на какой-то срок водительского удостоверения. Далее следуют переэкзаменовка по Правилам, штраф, критика в прессе и только затем просечка в талоне предупреждений. Кстати, с ростом образовательного уровня снижается значение таких мер, как штраф и просечка, но повышается роль критики в печати и переэкзаменовки по правилам движения.

Вот такие выводы позволило сделать наше исследование. Конечно, локальная работа — в масштабе одной республики — еще не повод для широких обобщений. Но мы надеемся, что она не останется единственной. Это необходимо, чтобы еще лучше управлять процессом дорожного движения, сделать его еще более безопасным даже в условиях резкого роста автомобильного парка в стране.

А. АРРАК,
доцент Тартуского государственного университета

г. Тарту



Стоял один из тех солнечных зимних дней, когда сама природа располагает к пешим прогулкам. Но тракториста Ю. Сурикова из колхоза «Красный восход» Кашинского района Калининской области по причине глубокого опьянения плохо держали ноги, и поэтому в город Кашин он отправился на тракторе. Некоторое время он ехал по наезженной дороге, но вблизи кладбища, будучи уже не в силах контролировать свои действия, Суриков с дороги сбился, и ДТ—75 прямо по целине пополз к кладбищенской ограде. Она, конечно, не устояла, однако дальше на пути было дерево.

Как видите на фото, все закончилось благополучно. Даже дерево почти не пострадало. Но могло быть иначе. Тонны металла находились в руках пьяного человека, и то, что все обошлось без трагедии, дело случая. А уповать на случай в таких ситуациях никто не имеет права — ни тракторист, ни тот, кто по долгу службы обязан был его контролировать.

В. РОГОЖКИН,
старший госавтоинспектор

Калининская область,
г. Кашин

В конце лета житель Приморского края М. Коповский на мотоцикле ехал в поселок Дальнегорск. На 3-м километре дороги Варфоломеевка — Рудная Пристань он приблизился к повороту. Огибая сопку, трасса уходила довольно круто вправо. Ограниченная видимость делала поворот, как говорят, закрытым и довольно опасным, если учесть, что и дорога была не очень широкой — всего около 7,5 метра. Не случайно в этом месте водители снижали скорость. Увы, Коповского это не насторожило. Выехав на левую сторону и набрав скорость 70 км ч, он решил обогнать до поворота один за другим два легковых автомобиля. Обратите внимание, их водители учитывали ситуацию и не торопились, а мотоциклист, которому надо было быть осторожным тем паче, дважды пускался на рискованный маневр. И вот чем это кончилось. Когда мотоциклист завершал обгон, из-за плохо просматриваемого им поворота показался «Урал—375». Коповский резко принял вправо. Колесо коляски тут же оторвалось от земли, и она приподнялась, грозя опрокинуть мотоцикл. Боясь перевернуться, водитель переложил руль обратно, но вышло еще хуже. Мотоцикл выехал на полосу встречного движения и столкнулся с грузовиком. От удара у того даже выбило мост, и он, подмяв мотоцикл, съехал с дороги. Мотоциклист погиб. Таков трагический результат безрассудства.

Ю. КРИКУНОВ,
инспектор дорожно-патрульной службы

Приморский край,
Дальнегорский район, пос. Сержантово



СМОТР И БУДНИ

К итогам Всесоюзного смотра работы по обеспечению безопасности дорожного движения в столицах союзных и автономных республик, в краевых и областных центрах



Минск. Ленинский проспект (фото вверху). Детский автогородок в Калуге (фото внизу).

Намеченная XXV съездом КПСС грандиозная созидательная программа успешно претворяется в жизнь. Она стала крупным шагом на пути дальнейшего подъема экономического могущества СССР, повышения культурного и материального уровня жизни советских людей. Тому есть немало красноречивых примеров. В частности, о возросшем достатке населения убедительно говорит тот факт, что в личном пользовании граждан сегодня более 21 миллиона различных транспортных средств, в том числе 7,3 миллиона автомобилей. Причем этот автомобильный парк удвоился за одно последнее пятилетие. Эти обстоятельства, правда, несколько осложнили обстановку на дорогах, но такой поворот дела был предусмотрен заблаговременно. Государственное значение дальнейшего повышения безопасности движения было подчеркнуто в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы».

За минувшее время многое сделано для выполнения этого партийного решения. Поиск и внедрение новых форм работы, новых способов повысить ее эффективность, усилить взаимодействие многих государственных и общественных организаций, естественно, не прекращается. Так, 1979 год стал годом первого в нашей стране Всесоюзного смотра работы по обеспечению безопасности движения в столицах союзных и автономных республик, краевых и областных центрах. Совместное постановление о его проведении было принято Секретариатом ВЦСПС и коллегией МВД СССР.

Какие же соображения определили, если можно так сказать, направление главного удара на этом этапе? В настоящее время более половины парка индивидуального автомототранспорта, в том числе около 70% автомобилей, принадлежит жителям городов. Стало быть, здесь возникают и самые серьезные проблемы, которые рождает массовая автомобилизация. Анализ аварийности в столицах союзных и автономных республик, краевых и областных центрах показывает, что положение здесь за последние пять лет несколько выровнялось. Однако общее число ДТП в них еще слишком велико — около 29% от всех зарегистрированных в стране. (Правда, тяжесть последствий здесь значительно меньше, чем в других местах. Если на дорогах, скажем, областного значения на каждые 100 пострадавших в среднем приходится 22 погибших, то в этих городах только 10.) Здесь совершается около 44% всех наездов на людей, почти половина ДТП по вине пешеходов и еще больше из-за неудовлетворительного состояния дорог. Смотр был призван прежде всего шире привлечь общественность к делу предупреждения дорожно-транспортных происшествий, активизировать работу хозяйственных и профсоюзных организаций по обеспечению безопасности движения.

Сегодня, подводя его итоги, мы с удовлетворением можем отметить, что цели эти достигнуты. Причем одним из важнейших результатов смотра стало значительное улучшение взаимодействия, координация в действиях министерств, ведомств, профсоюзных и общественных организаций.

Вся работа по подготовке и проведению смотра велась под постоянным контролем партийных и советских органов. Так, ЦК компартии Узбекистана собрал специальное совещание по безопасности движения. Кустанайский обком КП Казахстана, исполком областного Совета народных депутатов и президиум облсовпрофа в целях широкого вовлечения водительского состава в соревнование за высокопроизводительную и безаварийную работу решили провести в рамках смотра конкурс «За безопасность дорожного движения». Владимирский горком КПСС совместно с оргкомитетом собрал актив водителей, на котором была предложена такая повестка дня: «Роль водителя в предотвращении дорожно-транспортных происшествий и участие шоферов во Всесоюзном смотре». Подобных примеров можно было бы привести немало. Они показали всем еще раз, что безопасность, жизнь и здоровье людей, выступающих на улицах и дорогах в роли пешеходов, водителей, пассажиров, является у нас предметом особой заботы.

Теплые, отеческие слова, сказанные о детях Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежневым в связи с объявлением ООН 1979 года «Годом ребенка», легли в основу целого направления в ходе смотра: предотвращение детского травматизма на дорогах.

Здесь хотелось бы отметить инициа-

тиву минского областного комитета профсоюза работников просвещения, высшей школы и научных учреждений, который совместно с городским отделом народного образования осуществил ряд новых мер по профилактике несчастных случаев с детьми. В частности, на августовских совещаниях учителей, семинарах были определены задачи в повышении качества обучения школьников правилам движения. Кроме того, институт усовершенствования учителей составил план методической учебы учителей и воспитателей на 1979—1980 гг. по предупреждению детского травматизма.

Есть и другие примеры. В Симферополе состоялась специальная конференция, в которой приняли участие директора школьных и дошкольных учреждений, сотрудники ГАИ, других служб милиции, руководители автотранспортных предприятий, преподаватели медицинского института. А в Уфе в конце учебного года для закрепления полученных знаний 6 тысяч учащихся 1—3-го классов пригласили во Дворец спорта на театрализованный «открытый урок» по правилам движения. Можно полагать, он сыграл свою роль в том, что в год смотра при дорожно-транспортных происшествиях в городе погибло в два с лишним раза меньше детей, чем в предыдущем.

Всемерной поддержки и распространения заслуживает и опыт саратовского, иркутского, чимкентского, одесского, ряда других оргкомитетов, организовавших в рамках смотра соревнование между районами города, автотранспортными предприятиями, школами, первичными и районными организациями обществ автомотолюбителей с моральным и материальным поощрением тех, кто достиг наибольшей эффективности в работе по обеспечению безопасности движения.

Безопасность движения, как известно, проблема комплексная. Не случайно и мероприятия смотра носили многоплановый характер, касались самых разных сторон проблемы. К примеру, в Ленинграде на предприятиях электротехнической промышленности ФЗМК создали советы по профилактике дорожно-транспортных происшествий, а на автотранспортных предприятиях связи, коммунального хозяйства, Главленавтотранса и ряде других начали применять графики биоритмов человека, учитывать так называемые «опасные дни» для каждого водителя. В Эстонии 1979 год был объявлен «Годом корректного движения», который прошел как социалистическое соревнование между секциями общества автомотолюбителей «Аутом». В Москве, Ташкенте, других городах большое внимание было уделено охране окружающей среды и снижению транспортного шума. В Тульской области — режиму труда и отдыха водителей; в результате проверок руководителям некоторых автобаз было предписано ограничить сверхурочные работы, и в ходе смотра на предприятиях, объединяемых обкомом профсоюза, сверхурочные часы сократились на 7,3%.

Значительная работа проведена по внедрению технических средств регулирования движения. В 1979 году в столицах союзных и автономных республик, краевых и областных центрах установлено и заменено около 100 тысяч дорожных знаков, установлено и реконструировано около 1,5 тысячи светофорных объектов, нанесена разметка на 20 с лишним тысячах километров автомобильных дорог.

Значительно активизировалась в период смотра работа общественных помощников ГАИ. В городах, принимавших участие в смотре, ими выявлено за год более трети всех нарушений Правил дорожного движения, в то время как в других местах — только десятая часть.

Улучшилась и пропаганда Правил. Более чем в полтора раза увеличилось число передач республиканского, краевого, областного и городского радио и телевидения, в два с половиной раза возросло количество материалов, опубликованных в газетах и журналах.

В общем, оценивая первые итоги смотра, Секретариат ВЦСПС и коллегия МВД СССР отметили, что активизация работы органов внутренних дел, хозяйственных, профсоюзных и других общественных организаций по обеспечению безопасности движения дала неплохие результаты. Если на протяжении 1975—1978 гг. в столицах союзных и автономных республик, краевых и областных центрах наблюдался, хотя и незначительный, рост аварийности, то в прошлом году положение стабилизировалось, а количество погибших и раненых уменьшилось, причем, что особенно радует, среди детей — на 3,3 и 1,3% соответственно.

Смотр способствовал повышению безопасности движения по стране в целом. Снизился уровень детского дорожно-транспортного травматизма. Сократилось количество аварий из-за нетрезвого состояния водителей. Уменьшилось число пострадавших по вине водителей транспорта народного хозяйства, владельцев мотоциклов, а также пешеходов. Вообще надо заметить, что усиление надзора за порядком на дорогах прямо сказалось на уменьшении нарушений Правил со стороны всех участников движения. Вот один только пример. В ходе смотра было выявлено на 15% больше случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения. В прямую зависимость от этого можно поставить сокращение на 4,5% ДТП по вине пьяных водителей. Больше стали выявлять — меньше стало охотников садиться за руль во хмелю.

Пусть читатели простят мне некоторую конспективность изложения. Небольшие объемы журнальной статьи не позволяют остановиться подробнее на всех вопросах, рассказать о всем примечательном, что происходило в дни смотра.

Назовем победителей. По итогам смотра награждены дипломами и денежными премиями города: I степени — Москва, Кишинев, Рязань, Батуми, Джезказган; II степени — Минск, Фрунзе, Калининград, Вологда, Красноводск; III степени — Харьков, Ярославль, Калуга, Йошкар-Ола, Абакан.

Вместе с тем надо признать, что в Азербайджанской и Литовской ССР, Бурятской и Мордовской АССР, Белгородской, Костромской, Псковской и Ульяновской областях профсоюзы и органы внутренних дел не использовали в полной мере возможности, не добились повышения эффективности работы по обеспечению безопасности движения, что привело, к сожалению, к росту дорожно-транспортных происшествий в этих местах.

Небезынтересно сравнить в этом смысле Минск и Баку, города с населением более миллиона человек в каждом, с одинаковыми в принципе возможностями. По итогам смотра Минск, как вы уже знаете, занял второе место. В 1979 году в нем зарегистрировано 702 ДТП, в которых 63 человека погибли и 648 ранены. Это значительно меньше, чем было годом раньше. В Баку число происшествий достигло 1232, погибших — 204, раненых — 1349, или на 8,5; 6,3 и 2,3% соответственно больше, чем в 1978 году. Здесь по вине водителей, находившихся в нетрезвом состоянии, совершено 58 происшествий (рост почти на 30%). В Минске зафиксировано лишь 27 происшествий по этой причине (снижение на 15%).

А теперь посмотрим, насколько эффективен контроль за движением в этих двух городах. В Минске в прошлом году было выявлено 368 тысяч нарушений водителями и пешеходами Правил дорожного движения. Это на 33,2% больше, чем год назад. В Баку за то же время это число сократилось на 8,7% и составило 230 тысяч нарушений. Если в Минске дружинниками и общественными автоинспекторами выявлено 2363 нарушения Правил, то в Баку активность общественных помощников ГАИ резко упала. В прошлом году на их счету только 1483 нарушителя, что на 14,6% меньше, чем в 1978 году. Особенно неблагополучное положение в Баку с дисциплиной пешеходов. В прошлом году число происшествий по их вине увеличилось на 24,5%. Казалось бы, на этот участок «фронта» и надо было бросить основные силы. Но нет, выявлять недисциплинированных пешеходов стали даже реже, почти на 25%. В Минске же количество происшествий по вине пешеходов уменьшается из года в год, и в частности за время смотра — на 6%.

В качестве критического вывода ко всему сказанному выше подходит, на мой взгляд, та часть совместного постановления Секретариата ВЦСПС и коллегии МВД СССР, где говорится о том, что центральные комитеты и советы профсоюзов, министерства и управления внутренних дел еще недостаточно глубоко анализируют причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил движения, не предъявляют должной требовательности к хозяйственным руководителям за неудовлетворительное состояние работы по обеспечению его безопасности.

Признано необходимым в рамках проходящего в нынешнем году Всесоюзного смотра состояния условий и охраны труда хозяйственным и профсоюзным организациям обратить особое внимание на работу по профилактике дорожно-транспортных происшествий.

Решено также в 1981 году провести второй Всесоюзный смотр работы по обеспечению безопасности дорожного движения в столицах союзных и автономных республик, краевых и областных центрах.

Сейчас надо тщательно проанализировать причины успехов и неудач, обобщить положительный опыт, накопленный в ходе первого смотра, чтобы продолжить работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий еще настойчивее, еще эффективнее.

Смотр закончился. Но взятый им темп нельзя снижать и в будни.

С. ЗАЙЧИКОВ,
заместитель начальника
Главного управления ГАИ МВД СССР



— Какая скорость движения, — спросили А. Карпенко на экзамене в ГАИ, — установлена в городах и населенных пунктах?

— Шестьдесят! — не задумываясь ответил он.

— Не более! — поддержали его Н. Каусов и В. Кузнецов. — Хотя если ты за рулем такси, а здесь, сами знаете, план, да на личном автомобиле, когда спешите и инспектора поблизости не видно, можно и прибавить. По потребности.

— Точно, — соглашается с ними Карпенко,—под девяносто в самый раз будет. Современный движок мощный, улицы широкие, чего ж по ним пешком ползать!

Насторожил такой ответ экзаменаторов, озадачил, но сдерживают они раздражение и просят рассказать о знаке «Въезд запрещен».

— Под знак этот, который в обиходе кирпичом называется, — берет слово В. Нисанов, — двигаться никак нельзя, поскольку сразу ясно, что на эту улицу заезд с другой стороны организован. — Уверенно так, с апломбом заявляет.

— Совершенно справедливо! Правильно! — присоединяются к нему В. Чуйков, А. Еременко, З. Зельма.

Просветлели было лица членов комиссии. Но претенденты на право быть водителем, оказывается, еще не все сказали, что на уме держали:

— Бывает, правда, что объезжать далеко, — продолжают они в один голос, — а под «кирпич» — рукой подать. И опять же не просматривается поблизости сотрудник ГАИ. Тогда без сомнения можно и под «кирпич».

Еще больше обескуражены экзаменаторы, осуждающий ропот прошел меж них. Посовещавшись, решают других соискателей послушать. А те еще хлестче.

А. Радин, например, просто живописал знак «Прямо и налево», не забыв подчеркнуть, что ехать надо не иначе как в направлении, указанном на нем стрелками. Это в общем случае. «А в частности, — добавляет Анатолий Владимирович, — если уж очень надо вправо и шмыгнуть туда можно незаметно, так зачем дело стало — крути руль и жми на «газ»!»

Обстановка до предела накалилась. Но превзошел всех, несомненно, А. Сологубов. Он уверял, что можно и под красный сигнал светофора проехать. Глядя. мол, по ситуации. К примеру, в ночной час, когда вокруг ни души, чего торчать перед ним. «Души», я имею в виду, конечно, официальные — уточняет Анатолий Сергеевич, — при форме и компостере».

Такое заявление переполнило чашу терпения. Вознегодовала комиссия. «Двойка! Двойка! Двойка! — вскричали все разом. — Вон отсюда! Таких анархистов и подпускать к рулю нельзя! Всю жизнь!» Дав выход гневу, экзаменаторы несколько поостыли и вывели в документах каждого «негоден».

Фантастика, скажете вы. Никто таких ответов на экзаменах в ГАИ никогда не даст. Что они, ненормальные что ли?

Что ж, автор, признаемся, действительно, кое-что придумал. Такое нашим героям в самом деле могло лишь присниться. Например, в ночь перед экзаменом по Правилам дорожного движения, когда знакомое всем волнение лихорадит мозг и плодит в сонном сознании различные жуткости.

Хочется верить, что такого рода наваждения не беспокоили наших героев ни до, ни после экзамена. А уж в отношении того, что ничего подобного не происходило с ними наяву при получении водительских удостоверений, мы просто уверены. Собственными глазами видели их «права». Там все в порядке, хотя в некоторых и есть следы конфликтов с ГАИ.

На каком же основании автор придумал эту историю? Да потому, что познакомились мы со своими героями в ситуациях, почти слово в слово описанных в их «экзаменационных ответах». Ну что ж, пришла пора подробнее рассказать об этих знакомствах и отделить в той «страшной истории», с которой начался наш рассказ, реальные факты от имеющего места незначительного вымысла.

Начнем с фактов. Все товарищи, фамилии которых мы упоминали, вполне реальные люди — московские водители. В том, что все они держали экзамены в ГАИ, не приходится сомневаться. Происходило это, правда, в разное время, и то, что мы свели их вместе, немножко вымысел. Какие вопросы им задавали на экзаменах, никто уже не помнит, но вполне возможно, что были и те, о которых мы писали выше. А значит, могли быть и приведенные здесь ответы. Естественно, в их первой части, где налицо бесспорное знание Правил. Что касается второй части, то они... Вы думаете плод авторского воображения? К сожалению, тоже были. Но, конечно, не на экзамене в ГАИ — там все говорят как по-писаному, а при нашем личном знакомстве на оживленных улицах и перекрестках столицы, где «За рулем» проводил свой очередной рейд.

«Нелегальная» стоянка.



Вот это «раздвоение личности» и привлекло наше внимание. Заинтересовала психология некоторой части водителей, которые проявляют опасную самодеятельность, берут на себя смелость не соглашаться с Правилами. Увы, таких знакомств оказалось много, и упомянутые выше А. Карпенко (77-19 ММТ), Н. Каусов (70-04 ММТ), В. Кузнецов (45-03 ММХ), В. Нисанов (86-51 ММЗ), В. Чуйков (45-59 ЮВР), А. Еременко (96-23 МКС), З. Зельма (29-31 МНД), А. Радин (20-57 МНА) и А. Сологубов (41-82 МКА) далеко не исчерпывают нашего списка.

Да, участниками нашего «экзамена» могли стать многие. Вы согласитесь с этим, вспомнив, скажем, всем знакомую картину мирно дремлющих автомобилей под знаком «Остановка запрещена». А лихач, мчащийся по улицам города со скоростью курьерского поезда, разве такое уж исключительное явление? А под «кирпич» проезжающего, поворачивающего под знаком «Только прямо» или не замечающего ночным часом красного сигнала светофора, когда покопаетесь в памяти, неужели не вспомните? Вспомните, как не вспомнить. А если честно, то, может, и сами...

Так откуда же такая легкость в обращении с Правилами? Это мы и пытались выяснить в личных беседах с нарушителями. Тут-то и услышали ответы, которые на экзамене в ГАИ, конечно, звучали бы как жуткая фантастика, а на улице оказались ничуть не меньшей реальностью, чем сами водители их изрекавшие.

Итак, почти ничего в нашем рассказе мы не придумали. Разве что про гнев работников ГАИ, да про крутые меры по отношению к правилоотступникам, что уж, конечно, полнейшая фантастика. А знаете, откровенно говоря, даже как-то жаль, что фантастика. Мы не об эмоциях — если инспектор будет от души гневаться на каждого «вольнодумца», порядка от этого тоже не прибавится. Мы про меры. Нет, не про те, совсем крутые, с пожизненным отлучением, пускай помягче, но чтобы были действенны и, главное, неотвратимы.

Можно ли за умышленное нарушение Правил ограничиться устным предупреждением? На наш взгляд, такое «собеседование» предполагает незначительные ошибки водителя, по неопытности, невнимательности. Предупредить его о недопустимости повторения нарушения впредь иногда вполне достаточно. Но о чем, спрашивается, предупреждать водителя, который прекрасно ведает, что творит беззаконие, и с легким сердцем идет на это? Внем-



Знак 3.1 «Въезд запрещен», к сожалению, не помеха для водителя этого «Москвича».

лет ли он подобному предупреждению? Более чем сомнительно. Скорее всего и сам продолжит в том же духе да еще и других соблазнит, сославшись на собственную безнаказанность.

Может направить нарушителя на лекцию? Пусть прослушает квалифицированный рассказ о том, к чему приводят нарушения Правил, повторит их основные положения и, очищенный от грехов, сядет за руль почти паинькой. Наша ирония вызвана не недоверием к лекционным формам пропаганды. Ни в коем случае. Мы абсолютно убеждены в их большом воспитательном потенциале. Но при двух обязательных условиях. Первое — при соответствующей аудитории. Применительно к нашему случаю она должна состоять из людей, которым действительно надо ликвидировать какие-то пробелы в знаниях. У героев же нашего рассказа, повторяем, знания есть, но их поведение — на «двойку». Второе — на лекции надо присутствовать, а при существующей системе контроля посещаемость этих мероприятий оставляет желать много лучшего.

Конечно, автоинспектор может оштрафовать нарушителя и делает это. Но не секрет, что три рубля мало кого приводят в трепет. Нарушитель рассуждает как «заяц» в общественном транспорте, который высчитал, что выгоднее изредка уплатить штраф, чем постоянно брать билет. Не говоря уж о том, что такой «заяц» испытывает воспитательное значение наказания на миру, а «автозаяц» проходит эту процедуру с глазу на глаз с вежливым инспектором.

Эпизод из нашего рейда. Летит по московской улице автомобиль со скоростью, в полтора раза превышающей допустимую. Попадает в прицел «радара», которым вооружен помогающий нам инспектор. Трель свистка, взмах жезла, скрежет тормозов... Выскакивает этакий рубаха-парень, на лице улыбка, полное впечатление, что именно к нам он и спешил, да чуть было не проскочил мимо. Не успевает инспектор представиться, а парень уже «полный текст выдал». Спешу, мол, лейтенант, прости меня, бедолагу. Что? Под девяносто скорость? Не, не может быть, километров восемьдесят пять, не больше. Да ладно, чего там мелочиться, не задавил никого, не стукнул — бери три рубля через сберкассу и останемся друзьями.

Вот так — не задавил, не стукнул, давай по-дружески... Когда ему была сделана компостерная просечка в талоне предупреждений, лихой парень заметно погрустнел и на дружбе уже не настаивал.

Представляется, что штраф как воспитательная мера эффективен только в том случае, если он, во-первых, неотвратим при каждом сознательном нарушении Правил. А для этого необходимо максимально упростить процедуру его оформления. При существующем положении инспектор ГАИ на оформление шести—восьми протоколов тратит, как минимум, два часа времени, в течение которого его фактически нет на посту, а стало быть, и нет контроля за дорожным движением, что на руку «автозайцам». Во-вторых, как нам кажется, за описанные выше художества, учитывая их опасность, надо резко увеличить сумму штрафа. Повторяем, речь идет о преднамеренных нарушениях, которых в принципе и быть не должно, а раз так, то чего бояться.

Наше микроисследование показало, что водителей, которые считают возможным по потребности нарушать Правила, еще немало. А это серьезно настораживает. Рост числа «анархистов» на наших дорогах — угроза всем нам, и автомобилистам, и пешеходам. И бороться с этим явлением надо самым решительным образом и всеми возможными средствами. Конечно, и пропагандой, и агитацией, и повышением профессионального мастерства. Но в отношении тех, на кого такие меры не действуют, нечего стесняться и власть употребить.

Просим понять нас правильно. «Власть употребить» мы призываем не к тем, кто по неопытности или в силу каких-то объяснимых причин случайно нарушает Правила. А только к тем, кто делает это с полным сознанием того, что творит, кто откровенно презирает не только сами Правила, но и водителей им следующих.

Один из тех, кто даже днем не стесняется проехать на красный свет.





Ради «экономии» сотни метров водитель микроавтобуса откровенно проигнорировал знак 4.1.2 и проследовал прямо.

Восстановите в памяти ваши чувства, когда, двигаясь в дисциплинированном потоке, вы вдруг видите, как кто-то с явным превышением скорости обходит вас с левой стороны. Один обошел, второй, третий... Не появлялась ли у вас предательская мыслишка: «Во дают! Что же это, если им можно, так может и мне!? Чем я хуже?!» И вот от дисциплинированного потока отделяется одна слабая душа, вторая, третья...

Известно, что даже «самые маленькие» нарушения — это всегда зерна, из которых может произрасти большая беда — кровь на асфальте, горе людей, потерявших близких в дорожных происшествиях, разбитые и покореженные автомобили...

Водитель, сегодня презревший знак «Въезд запрещен», завтра при возможности осторожненько проскочит на запрещающий сигнал светофора, а послезавтра помчится по ночной улице на «красный», не снижая скорости, уповая, уже по привычке, на то, что авось пронесет. Сто раз пронесет, а на сто первый произойдет непоправимое. Именно поэтому тот, кто сознательно нарушает Правила, даже в малом, наказание должен нести суровое и неминуемое.

Чем раньше мы это поймем, тем лучше будет для всех нас, а то ведь сегодня, как показал рейд, некоторые водители, не стесняясь, бравируют привычкой по собственному разумению решать вопросы организации движения. Известно: посеешь привычку — пожнешь характер. Стоит ли объяснять, что подобный характер у человека, управляющего автомобилем, это уже не его личная проблема, а общественное зло, которое необходимо искоренять.

В. ПАНЯРСКИЙ
Фото В. Князева

Редакция благодарит заместителя начальника отделения ГАИ Сокольнического района Москвы И. Л. Рассказова и сотрудника отделения Г. Ф. Драчинского за помощь в подготовке этого материала.

В МИРЕ МОТОРОВ

КОРОТКО

●●●

Двухтактный двигатель легкового автомобиля «Вартбург-353», подготовленный заводом АВЭ в г. Эйзенахе (ГДР) для ралли, при рабочем объеме 1148 см³ развивает мощность 102 л. с.

●●●

На международной автомобильной выставке в Белграде (СФРЮ) впервые был показан образец новой модели «Юго-75», к серийному производству которой завод «Црвена Застава» приступает в нынешнем году. Она расширит здесь производственную программу по выпуску легковых автомобилей.

ДВА «ТАРПАНА»



Пикап «Тарпан-233».

Завод сельскохозяйственных автомобилей ФСР в Познани (ПНР) выпускает машины «Тарпан», предназначенные для жителей села. Последняя модель — «233» представлена тремя модификациями. Одна из них, своеобразная комбинация из фургона и пикапа, была показана в 1977 году на выставке «Польмота» в Москве («За рулем» 1977, № 12). Две другие, пикап и универсал, незнакомы нашим читателям.

Пикап с трехместной кабиной может перевозить 600 кг груза, а универсал рассчитан на шесть человек и 250 кг груза. Масса первого — 1275 кг, второго — 1400 кг, длина соответственно 4338 и 4438 мм. В остальном габарит (ширина — 1750 мм, высота — 1840), а также база (2700 мм) у них одинаковы. У обоих верхнеклапанный 70-сильный двигатель, четырехступенчатая коробка передач, независимая подвеска передних колес (использованные от фургона «Ныса», хорошо известного советским автомобилистам), прочная лонжеронная рама.

«Тарпан» имеет привод только на задние колеса и рассчитан на движение по грунтовым дорогам. Скорость — 100 км/ч.

Универсал «Тарпан-233».



НОВАЯ ПРОФЕССИЯ «ТАТРЫ»

Хорошо известные в СССР грузовики «Татра» широко используются для установки различного специального оборудования. Одной из последних разработок чехословацких конструкторов стал экскаватор-планировщик УДС-100А на шасси «Татра-148» с тремя ведущими осями. Эта универсальная машина с гидроприводом всех органов пришла на смену автомобильному экскаватору Д-031 и предназначена для самых разных работ в городском хозяйстве, промышленности, для планировки откосов автомобильных и железных дорог, прокладывания мелиорационных каналов.

Рабочее оборудование смонтировано на полноповоротной платформе с собственной силовой установкой. Сменные приспособления 16 видов устанавливаются на конце телескопической стрелы и могут вращаться на 360° вокруг ее продольной оси. Стрела выдвигается при помощи гидроцилиндра на расстояние до 4 м и позволяет выполнять различные операции на глубине до 10 м или на высоте более 9 м, что не под силу обычному экскаватору. Управлять автомобилем при маневрировании можно из кабины «надстройки» — это экономит время при перестановке машины с одного рабочего места на другое.



Советский Союз стал основным покупателем новой продукции копрживницких автомобилестроителей и рабочих завода «Подполянски строярни» в словацком городке Детва. У нас работает уже около 500 таких машин.

АВТОБУСЫ 80-х ГОДОВ

Среди экспонатов Международной транспортной выставки, состоявшейся летом 1979 года в Гамбурге, были представлены опытные образцы перспективных транспортных средств 80-х годов, в их числе городские автобусы «Мерседес-Бенц» (ФРГ). Модель «С80» отличается сверхнизким расположением пола, облегчающим вход и выход. Этой же цели служат низко опущенные пороги обеих дверей. Кузов рассчитан на 80 пассажиров. Другая машина, модели «ОЭ305» предназначена для перевозки 100 человек. Это электробус, весящий без нагрузки 19 тонн.





«С80» (слева) и «ОЭ305».
«Шпурбус».

Кроме них, фирма «Даймлер-Бенц» показала опытную модель «Шпурбус». Этот, по замыслу экспериментальный, автобус может эксплуатироваться как на обычных дорогах, так и в специальных тоннелях, где его движение по двум широким бетонным колеям направляется их боковыми кромками. «Шпурбусы», которые фирма рассматривает как перспективные на ближайшее десятилетие, поддерживали связь между двумя территориями выставки.

«ШТЕЙР-ПЛЮС-1890.320»

Эта модель занимает особое место в широкой гамме грузовых автомобилей, выпускаемых австрийской фирмой «Штейр». Машина предназначена для магистральных перевозок и имеет грузоподъемность 16—18 т. Чтобы автомобиль можно было эксплуатировать, не превышая нормированных для большинства стран осевых нагрузок, он сделан четырехосным (полная масса — 32 т), причем ведущими являются два задних моста. Для наилучшего приспособления двигателя к условиям работы с разной нагрузкой этот «Штейр» оснащен девятиступенчатой трансмиссией. На машине установлены восьмицилиндровый дизель мощностью 320 л. с. с турбонаддувом, гидроусилитель руля и электромагнитный замедлитель «Тельма», дополняющий традиционную тормозную систему с пневмоприводом.



«ХОНДА» С ОВАЛЬНЫМИ ПОРШНЯМИ

Любители кольцевых гонок помнят, что японская фирма «Хонда» в свое время добилась больших успехов на чемпионатах мира по кольцевым мотогонкам. Она объявила, что в нынешнем году снова поведет борьбу за мировое первенство, правда, в классе 500 см³. Для осуществления «гоночной программы» «Хонда» организовала в г. Слоу (Англия) свое отделение в Европе, назвав его ХИРКО.

В исследовательском центре «Хонды» над проектом новой машины работало более 100 инженеров. Они создали гоночный мотоцикл модели «НР500» без традиционной трубчатой рамы, которую заменила коробчатая ферма — так называемый несущий элемент типа «монокок». Четырехцилиндровый V-образный двигатель водяного охлаждения с развалом между блоками в 100° имеет 32 (!) клапана и восемь свечей зажигания.

Каким образом восемь клапанов размещаются в головке с двумя распределительными валами, приводимыми шестернями? Ряд специалистов предполагает, что цилиндры у этой гоночной «Хонды» не круглого, а овального сечения. Еще большим секретом является теория, на которой базируется небывалая схема. Неужели восемь клапанов малого размера на один цилиндр действительно смогут обеспечить лучшее наполнение камеры сгорания по сравнению с обычными четырьмя клапанами большего диаметра? Серьезность, с которой велась подготовка нового проекта, и предварительное исследование по продувке каналов головки говорят о том, что такая схема избрана неспроста. В противном случае «Хонда» не рисковала бы сложнейшей конструкцией клапанного привода, где потенциальных неполадок было бы, естественно, больше.

Интересно отметить, что колеса применяются такого же типа, как и на массовых моделях «Хонда», — не литые, а составные из штамповок.

Дебют мотоциклов «НР500» в августе 1979 года на английской трассе «Сильверстон» закончился неудачей — обе машины сошли. Но это была лишь разведка боем. В ближайшее время фирма намерена бросить вызов своим соперникам — заводам «Ямаха» и «Сузуки», чьи машины пока на гонках чемпионата мира в классе 500 см³ не знают себе равных.



КОРОТКО

●●●

Английский оружейный завод «Бирмингем смолл армс компани» (сокращенно «БСА компани») 75 лет назад построил свой первый мотоцикл.

●●●

Республика Сан-Марино выпускает мопеды «Титан», оснащенные итальянскими 49-кубовыми моторами «Морини».

●●●

Французский завод «Рено» приступил к мелкосерийному производству спортивной модификации «Р5-турбо» («За рулем», 1979, № 3) с двигателем (1397 см³, 250 л. с.), снабженным турбонагнетателем.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

«...ЧТОБЫ ХОДИТЬ»

В майском номере журнала под таким заголовком был напечатан материал, рассказывающий о «запорожцах» с ручным управлением, рассчитанным на людей с инвалидностью разной степени. Идет время, и «Коммунар» освоил производство модернизированной модели «Запорожца» — ЗАЗ—968М («За рулем», 1980, № 1), а на ее базе — новые модификации машин с ручным управлением. По многочисленным просьбам читателей называем их.

ЗАЗ—968МБ предназначен для инвалидов, не имеющих обеих ног или не владеющих ногами (ранее выпускался ЗАЗ—968АБ). Управление тормозами, «газом», сцеплением — ручное. Однако сохранены педали «газа» и тормоза, что позволяет пользоваться машиной инвалидам с одной здоровой ногой, а при необходимости и членам семьи.

Автомобиль комплектуется силовым агрегатом (мотор, сцепление, коробка передач с главной передачей и дифференциалом) МеМЗ—968 мощностью 40 л. с. У него есть отключатель «массы». Переключатели света фар и указателей поворота расположены на панели приборов.

ЗАЗ—968МГ заменил ЗАЗ—968Б2 и рассчитан на управление двумя руками (тормоз и «газ») и одной ногой (сцепление с гидравлическим приводом). Причем педаль может быть установлена под любую ногу.

Силовой агрегат МеМЗ—966Г развивает 28 л. с. По сравнению с 27-сильным МеМЗ—966В мощность повысилась на 1 л. с. благодаря небольшому увеличению оборотов коленчатого вала («За рулем», 1980, № 5).

ЗАЗ—968МГ тоже имеет отключатель «массы» и переключатели на панели приборов.

ЗАЗ—968МД (выпускается вместо ЗАЗ—968АБ2 и ЗАЗ—968АБ4) аналогичен ЗАЗ—968МГ, но комплектуется 40-сильным силовым агрегатом МеМЗ—968.

ЗАЗ—968МР заменил ЗАЗ—968Р. Его органы управления наиболее сложны. Они рассчитаны на инвалидов, владеющих только одной ногой и одной рукой.

Поэтому на машину устанавливается силовой агрегат МеМЗ—968 (40 л. с.) в комплектации 968-1000301 — с электровакуумным приводом сцепления («За рулем», 1979, № 10). Переключение передач, управление тормозами и «газом» ножное. Рулевое колесо вращается при помощи специальной рукоятки, на которой установлена кнопка включения электрического стеклоомывателя. Отключатель «массы» расположен под панелью приборов.

В настоящее время «Коммунар» полностью перешел на производство ЗАЗ—968М и его модификаций с ручным управлением.

ШИНА М-145 НА «ЖИГУЛИ»

Ереванец М. Мкртчян просит сообщить, можно ли диагональные шины модели М-145 устанавливать на ВАЗ—2103 и ВАЗ—2106. Вот что сообщили редакции на Волжском автозаводе.

Шины М-145 предназначены для автомобилей «Москвич». Однако ВАЗ допускает установку их на свои модели «2103» и «2106» комплектом — все пять колес, включая запасное. Но все же предпочтительнее использовать «радиальные» шины ИЯ-170 или МИ-166 (размеры 165R13 и 165/80R13).

ФИЛЬМЫ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ

Военрук средней школы из Ленинабада М. Таранкулов, ветеран Великой Отечественной войны Н. Солодов (г. Шадринск Курганской области) пишут, что много времени и труда отдают воспитанию школьников, молодежи. И спрашивают, какие имеются документальные кинофильмы, рассказывающие о военно-патриотическом воспитании, развитии моторных видов спорта, подготовке к воинской службе.

Ежегодно киностудии страны готовят по заказу ЦК ДОСААФ СССР короткометражные фильмы, показывающие патриотическую деятельность оборонного Общества, пропагандирующие военно-технические виды спорта, в том числе автомобильный и мотоциклетный.

Начиная с 1967 года ежеквартально выходит киножурнал «Советский патриот». За последние несколько лет Центральная студия документальных фильмов, киностудия Министерства обороны СССР, одесская, свердловская, ленинградская, киевская, литовская, рижская и другие студии документальных и научно-популярных фильмов выпустили ряд кинолент, получивших широкое признание. Среди них можно назвать такие: «Под флагом спартакиады», «Так мужают мальчишки», «Шаг в мужество», «Армии, авиации и флоту», «Приглашает спортивно-технический», «Смелость, мужество, мастерство», «Размышления перед стартом», «Учись управлять автомобилем», «Скорость, смелость, мастерство», «Готов стать в строй», «Автомобильное многоборье», «Трассы массового мотоспорта», «Уходим Родине служить».

Копии фильмов и киножурнала «Советский патриот» на широкой и узкой пленках имеются во всех конторах и отделениях по прокату кинофильмов.

ПО НОВЫМ ЦЕНАМ

Д. Бончев из Запорожской области просит объяснить, почему при получении после 1 июля 1979 года автомобиля, оплаченного задолго до этого числа, магазин брал доплату.

В Министерстве торговли СССР ответили, что, согласно указаниям Госкомцен СССР, Минфина СССР и Минторга СССР от 18 августа 1979 года, автомобили, оплаченные покупателями до 30 апреля 1979 года, должны были продаваться по ценам, действовавшим до 1 июля 1979 года. Если при этом условии машина приобретена после 1 июля 1979 года с доплатой, то сумма доплаты должна быть возвращена магазином по месту приобретения автомобиля. При отказе в возврате покупатель вправе обратиться с иском в народный суд.

В остальных случаях продажа автомобилей, в соответствии с действующим гражданским законодательством и правилами торговли, осуществляется по новым государственным ценам.

ТАКОГО РАЗМЕРА НЕТ

«В книге В. А. Вершигоры и других авторов «Автомобили ВАЗ» (издательство «Транспорт»), а также в каталоге деталей автомобилей «Жигули» указано, что в запасные части поставляются коренные и шатунные вкладыши под шейки коленчатого вала, уменьшенные по диаметру от номинального размера на 0,25; 0,5; 0,75; 1,00 мм, — пишет в редакцию В. Гонзолевский из Хмельницкой области. — В альбоме же Б. В. Ершова и М. А. Юрченко «Легковые автомобили ВАЗ» (издательство «Высшая школа», Киев, 1978) наряду с теми же размерами указан еще один — 0,125. Однако в продаже вкладышей этого размера я не встречал. Выпускаются ли они?»

На Волжском автозаводе редакции сообщили, что коренные и шатунные вкладыши ремонтного размера под шейки коленчатого вала, уменьшенные по диаметру на 0,125 мм от номинального размера, при ремонте автомобилей ВАЗ не применяются и в запасные части не поставляются.

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

АМПЕРМЕТР НА «ЗАПОРОЖЦЕ»

Редакция получила много писем от владельцев «запорожцев» с просьбой рассказать, как установить амперметр на машинах, где схема электрооборудования отличается от приведенной в февральском номере журнала за 1980 год.

Предоставляем слово нашему постоянному автору инженеру Л. Н. ИВАНОВУ.

С начала производства «запорожцев» завод не раз модернизировал их конструкцию, в том числе систему электрооборудования. Так, генератор Г502А с компактным встроенным выпрямителем пришел на смену генератору Г501, работавшему с громоздким селеновым выпрямителем В310; простое реле напряжения РР310Б заняло место более сложного РР130; появился новый замок зажигания и т. п. Изменилась цепь питания электрооборудования автомобиля от аккумулятора: раньше энергия поступала через клемму тягового реле стартера, теперь — непосредственно от вывода аккумулятора. В результате появилось несколько вариантов схем. Поэтому в разговоре о подключении амперметра мы будем ориентироваться на современный вариант с соответствующими дополнениями, касающимися старых схем.

К выводам автомобильного 12-вольтового амперметра с пределами измерения 20 А (в «плюс» и «минус» от нуля) подсоединяем два отрезка провода сечением около 6 мм² в надежной изоляции. Амперметр устанавливаем на передней панели в удобном для наблюдения месте.

«Минусовой» провод прибора надежно подсоединяем к проводу, отходящему от «положительного» вывода аккумулятора (или непосредственно к нему), а другой — к клемме (перемычке) на блоке предохранителей, к которой подходит красный провод от клеммы «30» замка зажигания (на старом — клемма «АМ», постоянно находящаяся под напряжением аккумулятора). На автомобилях, где эти точки соединены толстым проводом, прибор следует устанавливать в его разрыв, как показано на вкладке февральского номера «За рулем».

Далее. Красный провод, соединяющий клемму «30» («АМ») замка зажигания и клемму «Б» реле стартера, отрезаем от последней и соединяем с «плюсовым» проводом генератора (на переходной колодке в моторном отсеке). На машинах последних выпусков, где его нет, необходимо монтажным проводом сечением около 4 мм² соединить клемму (перемычку) на блоке предохранителей (к которой подсоединили провод от амперметра) с «плюсовым» проводом генератора в моторном отсеке (на переходной колодке). Через перегородки багажника и моторного отсека этот провод пропускаем в отверстия вместе со жгутом проводов и прокладываем в салоне вдоль левого порожка под ковриками.

Красный провод между «плюсовым» проводом генератора и «плюсовой» клеммой тягового реле стартера удаляем, а такого же цвета провод между клеммой «Б» реле стартера и «плюсовой» клеммой тягового реле стартера оставляем. Если этого провода нет, его надо ввести. Когда «плюсовой» провод генератора (на переходной колодке) связан с клеммой «В» реле стартера, его следует отсоединить.

Амперметр установлен правильно, если имеются следующие связи: «минус» амперметра — «плюс» аккумулятора; «плюс» амперметра — клемма (перемычка) на блоке предохранителей — клемма «30» («АМ») замка зажигания — «плюсовой» провод генератора в моторном отсеке (или «плюсовой» вывод выпрямителя В310); «плюсовая» клемма тягового реле стартера — клемма «Б» реле стартера (это единственный провод, который должен подходить к ней). При таких соединениях через амперметр пройдет суммарный ток, питающий все включенные потребители, если генератор не работает. Когда ток, вырабатываемый генератором, превысит суммарный ток потребителей, амперметр будет показывать его величину, идущую на заряд батареи, по нему можно судить о степени ее заряженности.

На автомобиле, имеющем реле РР310, после выполнения первых двух операций основного варианта (подсоединения проводов от амперметра) надо проделать следующее. Красный провод, между клеммой «АМ» замка зажигания и клеммой «Б» реле стартера, отрезать от последней и соединить с таким же проводом, снятым с клеммы «В» РР310; по этому проводу идет ток от селенового выпрямителя В310 или выпрямительного блока генератора Г502А. Провода с клеммы «В3» РР310 переключить на клемму «В», оставив клемму «В3» свободной. Провода от клеммы «Б» РР310 отключить, соединить между собой и изолировать, оставив клемму «Б» свободной. Клеммы «В3» и «В» РР310 не используем, потому что при переносе проводов с клеммы «В3» на клемму «В» становится ненужным реле включения.

Если вместо РР310 ранее уже было установлено РР310Б, а провода, подходившие к клеммам «В» и «Б» старого реле, соединены между собой, то после подсоединения проводов от амперметра их надо разъединить. Отрезать от клеммы «Б» реле стартера красный провод, соединяющий ее с клеммой «АМ» замка зажигания, и соединить его с красным «плюсовым» проводом селенового выпрямителя В310 (или выпрямительного блока генератора Г502А) Два провода, подходившие ранее к клемме «Б» РР310, соединить между собой и изолировать.

Если предлагаемые способы установки амперметра на автомобили прежних моделей будут не по силам, можно использовать еще один вариант — включить амперметр в разрыв красного провода, идущего от «плюсовой» клеммы тягового реле к клемме «Б» реле стартера (или к «плюсовому» проводу генератора при наличии РР310Б). Кроме того, для надежной работы тягового реле при включении стартера необходимо снять провода с клеммы «Б», соединить их между собой и заизолировать. Освободившуюся клемму реле стартера соединить с «плюсовой» клеммой тягового реле. Никаких других связей электросхемы автомобиля с «плюсовой» клеммой тягового реле не должно быть.

Во всех случаях обеспечьте надежный контакт всех проводов цепи амперметра, так как через них проходит большой ток.

АВТОЛЮБИТЕЛЬ И ГОССТРАХ

СЕРВИС

Страхование индивидуальных транспортных средств — дело добровольное. Полезность его для автолюбителей настолько очевидна, что сегодня трудно найти владельца автомобиля, не имеющего страхового полиса. Но не всегда и не все отношения автолюбителя с Госстрахом понятны ему и используются полностью. О наиболее важных из них мы попросили рассказать народного судью Советского районного народного суда г. Москвы М. Д. БУЙНОГО, имеющего опыт рассмотрения дел, связанных с конфликтами по поводу страхования.

Прежде всего необходимо пояснить некоторые из специальных терминов, которые применяются в отношениях между автолюбителем и Госстрахом. Владельца автомобиля или мотоцикла, заключившего договор страхования, называют страхователем, а Госстрах — страховщиком. Под страховым случаем понимают обстоятельство (событие или действие), в связи с которым органы Госстраха обязаны выплатить страхователю денежную компенсацию понесенного им материального ущерба — страховое возмещение.

Для законной защиты имущественных интересов владельцы автомобилей и местные органы Госстраха заключают договоры, в которых детально обусловлены права и обязанности обеих сторон. Складывающиеся при этом правовые отношения регламентируются в основном Правилами добровольного страхования средств транспорта, принадлежащих гражданам, утвержденными Министерством финансов СССР 7 июля 1977 года.

Согласно этим Правилам, Госстрах обязуется достаточно полно обеспечивать защиту имущественных интересов своих клиентов. Однако в практике бывают случаи, когда это условие не выполняется. Об этом свидетельствуют материалы народных судов, а также содержание писем, с которыми меня ознакомила редакция «За рулем». Иногда фактические затраты страхователя на ремонт поврежденного автомобиля значительно превышают полученную от страховщика сумму. В чем же дело?

Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо внимательнее рассмотреть неко-

торые основные положения Правил страхования и их применение на практике. Важно проследить и отношения между органами Госстраха и владельцами автомобилей с одной стороны, а также владельцами и предприятиями автосервиса с другой.

Начиная с 1969 года добровольное страхование проводят на случай уничтожения или похищения (угона) машины, а также на случай ее повреждения. Наступление одного из этих страховых случаев дает право владельцу требовать от страховщика возмещения фактически причиненного ущерба в пределах обусловленной договором суммы. При этом ущербом считается: в случае похищения автомобиля — его стоимость (с учетом износа), исходя из действующих государственных розничных цен; в случае уничтожения — указанная выше сумма за вычетом стоимости его остатков, пригодных для дальнейшего использования; в случае повреждения машины — расчетная стоимость ее ремонта.

Стоимость ремонта страховщик определяет следующим образом. Стоимость необходимых для проведения ремонта новых частей, деталей и принадлежностей уменьшается соответственно проценту износа автомобиля, указанному в договоре страхования; к полученной сумме прибавляют стоимость ремонтных работ, а затем вычитают стоимость остатков, годных для дальнейшего использования. Причем последняя определяется с учетом их обесценивания, вызванного наступлением страхового случая, и с учетом процента износа машины.

В сумму ущерба включают, кроме того, затраты по спасению автомобиля во время страхового случая, приведению его в порядок и транспортировке до ближайшего ремонтного пункта или постоянного места жительства владельца, если оно находится не далее ближайшего ремонтного пункта. Сумму всех затрат исчисляют по действующим государственным нормам и расценкам, исходя из объема выполненных работ.

При повреждении застрахованного автомобиля инспекция Госстраха составляет смету (расчет) на его ремонт, которая является основным документом для определения страхового возмещения. Необходимо подчеркнуть, что согласно Правилам в смету включают только те затраты на восстановление машины, которые вызваны наступлением данного страхового случая. Стоимость замены поврежденных частей, деталей и принадлежностей автомобиля принимают в расчет лишь в тех случаях, когда путем ремонта их нельзя привести в состояние, годное для дальнейшей эксплуатации. Требовать от страховщика возмещения иных затрат на ремонт страхователь не имеет права.

Так, в частности, не возмещаются расходы на техническое обслуживание и гарантийный ремонт поврежденного автомобиля, расходы на его реконструкцию, проведенную владельцем, прошлые затраты на ремонт или замену деталей и принадлежностей вследствие их изношенности, технического брака и по иным причинам, не связанным с рассматриваемым страховым случаем. Договором страхования не предусмотрена компенсация утраченных автомобилем эксплуатационных качеств и товарного вида.

Чтобы ликвидировать последствия аварии и устранить повреждения автомобиля, страхователь, как правило, должен обратиться к услугам предприятия автосервиса. Ремонту машины всегда предшествует составление калькуляции, в которой содержится перечень видов работ и перечень необходимых материалов и деталей, указаны расценки отдельных операций, а также общая стоимость восстановления автомобиля. Нередко бывает, что калькуляция, составленная на СТО, существенно отличается от сметы, предложенной инспекцией Госстраха. Хотя, казалось бы, эти документы, если они составлены правильно, не должны различаться конечной суммой. Однако работники двух государственных организаций — инспекции Госстраха и предприятия автосервиса—по-разному оценивают стоимость ремонта застрахованного автомобиля.

Бывают случаи, когда сервисные предприятия дают заключение о невозможности отремонтировать застрахованный автомобиль без замены новыми тех или иных деталей, в том числе даже кузова. Чаще всего ссылаются при этом на неспособность проведения ремонта самым экономичным способом именно в условиях данного предприятия. Однако инспекция Госстраха не возмещает страхователю дополнительные расходы при наличии действительной технической возможности привести автомобиль в пригодное для эксплуатации состояние посредством ремонта без замены каких-либо частей. Имущественные интересы страхователя в данном случае пострадают. Он должен либо нести дополнительные расходы, пользуясь услугами той СТО, откуда получил калькуляцию, либо искать более дешевый способ ремонта.

Такое же положение складывается и тогда, когда страховщик выплачивает владельцу автомобиля стоимость окраски поврежденных частей, а сервисное предприятие из-за отсутствия красителей нужного цвета может окрасить машину только полностью, что иногда оказывается в несколько раз дороже.

В подобных случаях права страхователя могут быть нарушены по вине как сотрудников инспекции Госстраха, так и работников автосервиса. Если у автолюбителя есть основания полагать, что расходы на ремонт автомобиля при составлении сметы занижены, он может обжаловать решение инспекции в вышестоящую организацию Госстраха или обратиться с иском в суд по месту нахождения инспекции и требовать возмещения ему дополнительных расходов. При отказе станции обслуживания отремонтировать автомобиль в соответствии с обоснованной сметой по жалобе страхователя организация, которой подчинена данная СТО, может обязать ее выполнить работу. Суду такое право законом не предоставлено.

На практике права страхователя автомобиля бывают нарушены и при следующих обстоятельствах. В смету ремонта работники инспекции Госстраха не включают часть повреждений застрахованного автомобиля. Это происходит либо по вине составителей сметы, либо в связи с технической невозможностью без разборки поврежденной машины установить все без исключения повреждения, которые вызваны аварией. О нарушении своих прав страхователь узнает обычно в процессе ремонта. В течение трех лет с момента выплаты ему страхового возмещения он имеет право требовать от страховщика доплаты возмещения в пределах суммы, обусловленной договором. При отказе органов Госстраха по требованию страхователя возместить ему дополнительные расходы справедливое требование может быть рассмотрено и удовлетворено судом.

Бывает и так, что вопрос о доплате страхового возмещения возникает и решается по существу после изменения государственных расценок. Страховые организации в таких случаях считают, что, несмотря на оплату владельцем стоимости ремонта полностью по новым расценкам, страховую сумму, уже полученную им ранее, не надо увеличивать, и лишь дополнительные расходы доплачивают по новым расценкам. Судебные органы на этот счет придерживаются иной точки зрения. Так, народный суд Октябрьского района г. Кургана, рассмотрев спор между страхователем автомобиля Г. и инспекцией Госстраха о размере возмещения, указал в своем решении, что оно должно быть выплачено полностью по новым расценкам. Вышестоящим судом (кассационной инстанцией) это решение оставлено без изменений.

Не каждый автолюбитель знает о льготах, предоставляемых страхователю и членам его семьи. Одной из таких льгот является освобождение их, в обусловленных Правилами страхования случаях, от гражданско-правовой имущественной ответственности.

Действующее гражданское законодательство обязывает каждое лицо, причинившее вред имуществу другого гражданина, возместить его в полном объеме. К органам Госстраха, выплатившим пострадавшему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право востребовать ее с того, кто причинил ему ущерб. Однако такое требование не предъявляют: к члену семьи страхователя; к лицу, имевшему от него нотариально оформленную доверенность на право пользования (распоряжения) данным автомобилем, за исключением случаев, когда этот человек допустил нарушения, лишающие его права на страхование. Госстрах не предъявляет претензий и к другому страхователю, получившему возмещение по тому же случаю. А в положении виновника аварии может оказаться любой из двух страхователей, участников дорожно-транспортного происшествия. При названных обстоятельствах Госстрах не только возмещает владельцу машины причиненный ему ущерб, но и освобождает членов его семьи и пользующихся застрахованным автомобилем по его доверенности, а также самого страхователя от имущественной ответственности за причинение вреда.

Хотя инспекция Госстраха не имеет права предъявлять требования о возмещении своих расходов к другому страхователю, получившему возмещение по тому же случаю, такие требования иногда встречаются в судебной практике. Для защиты своих имущественных интересов автолюбитель должен обязательно представить в суд документы, подтверждающие, что он получил страховое возмещение по тому случаю, по которому к нему предъявляют претензию.

Здесь рассмотрены лишь несколько случаев во взаимоотношениях автолюбителей и Госстраха. Но и это, вероятно, поможет владельцам машин точнее представить себе свои права и обязанности при защите законных имущественных интересов.

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

КИЕВСКИЙ «ГРАН ПРИ»









Пусть официально эти гонки так не именуют. Но соревнования первого этапа Кубка дружбы социалистических стран в Киеве действительно были Гонками с большой буквы на Большой приз. Дело, конечно, не только в размерах хрустальных кубков, ожидавших победителей. А прежде всего в том, что в Киеве мы увидели сильнейших спортсменов социалистического содружества — двадцать восемь на легковых машинах (класс А2-1300 см^3) и двадцать шесть на гоночных (класс Б8-1300 см^3). В двух заездах встретились многократные чемпионы своих стран, победители международных гонок Виталий Богатырев (СССР), Ульрих Мелькус (ГДР), Пал Гааль (ВНР), Карел Ийлек (ЧССР), Юзеф Кельбаня (ПНР), Милчо Ковачев (НРБ). Они вели борьбу на машинах, построенных заводами социалистических стран, «Металэкс», «Авиа», РАФ, СЕГ, «Эстония», «Лада», «Шкода», прекрасно подготовленных и, что немаловажно, со вкусом оформленных. Яркая окраска машин, «космонавтские» шлемы гонщиков, парад барабанщиц на церемонии открытия, четкая организация соревнования создали на киевских гонках неповторимую праздничную атмосферу. Об этом особенно приятно писать потому, что в прошлом спортивные встречи здесь, случалось, вызывали критические замечания.

Почти два часа над трассой «Чайка» звучала торжественная песнь двигателей. На гоночных автомобилях повторил свой прошлогодний успех В. Лим (ЧССР). Его примеру последовал В. Богатырев (СССР) в заезде легковых машин. Обе победы закономерны и отражают сегодняшнее соотношение сил в этих классах.

Киевские гонки явились наглядным свидетельством богатых возможностей автомобилей и моторов ВАЗ. В классе А2-1300 см^3 93% участников отдали пред-



«До старта осталась одна минута...».

Герой дня Виталий Богатырев (СССР), финишировавший с отрывом в 18 секунд от Мирослава Хержмана (ЧССР). Гонщик из Тольятти лидировал восемнадцать кругов из двадцати одного.

Под № 21 стартовал на «Авиа-АЕ2» Вацлав Лим (ЧССР). В трудной борьбе ему удалось опередить на 4,7 секунды Фридера Крамера из ГДР.

На трассе машины А2-1300 см³. Впереди Виталий Богатырев. Он установил новый рекорд трассы в этом классе: один круг (4650 метров) — за 2 мин. 01,94 сек.

Фото В. Князева

почтение этой марке, а на 92% гоночных машин стояли двигатели Волжского автозавода.

Широкая лента трассы, окаймленная по всему периметру отбойниками, идущие на прямых участках со скоростью 190—210 км/ч автомобили, черные цилиндры покрышек типа «Слик», установка «Омега», обеспечивающая хронометраж с точностью 0,01 секунды, — вот несколько штрихов к характеристике киевских гонок, явившихся пятнадцатым за всю историю Кубка этапом, проведенным в нашей стране. Они открыли новый сезон, принесли первый успех, и в личном и в командном зачете, нашим спортсменам. Все стали очевидцами представительного и надолго запоминающегося «фестиваля скорости». Хотелось бы, чтобы высокий уровень этих состязаний стал правилом. Говорят, что звание обязывает. Так почему бы традиционные международные гонки на трассе «Чайка» не назвать «Большим призом Киева» и не утвердить это наименование в международном календаре.

Л. ШУГУРОВ,
член президиума Федерации автомобильного спорта СССР

Результаты соревнований

Командный зачет. Класс А2-1300 см³: 1. СССР — 131 очко; 2. ЧССР — 114; 3. ВНР — 102; 4. ГДР — 86; 5. НРВ — 76. **Класс Б8-1300 см³:** 1. ГДР — 130 очков; 2. ЧССР — 124; 3. СССР — 110; 4. ПНР — 84; 5. НРБ — 47.

Личный зачет. Класс А2-1300 см³: 1. В. Богатырев (СССР), ВАЗ—21011; 2. М. Хержман (ЧССР), ВАЗ—21011; 3. В. Томашек (ЧССР), ВАЗ—21011; 4. М. Богатырев (СССР), ВАЗ—21011; 5. А. Григорьев (СССР), ВАЗ—21011; 6. И. Дерешкявичус (СССР). ВАЗ—21011. **Класс Б8-1300 см³:** 1. В. Лим (ЧССР), «Авиа-АЕ2»; 2. Ф. Крамер (ГДР), СЕГ-МТ77; 3. У. Мелькус (ГДР), СЕГ-МТ77; 4. Г. Линднер (ГДР), СЕГ-МТ77; 5. Т. Напа (СССР), «Эстония — 18-Таллепт»; 6. А. Медведченко (СССР), «Эстония—19М».

Автомотоспорт и его мастера

СЕРГЕЙ ЧИРЦЕВ



Когда диктор объявил последний заезд и спортсмены заняли места на старте, стадион замер. Гонка была трудной, интересной, принесла немало сюрпризов и вплоть до последнего, двадцатого заезда не могла назвать победителя.

Сергей впился глазами в стартовую ленту, слился с мотоциклом. Последние томительные мгновения. Каким-то непостижимым, отработанным за многие годы чутьем он угадал начало движения стартовой ленты, руки привычно отпустили сцепление и добавили «газ». Мотор взвыл... и мотоцикл остался на месте. Сергей увидел стремительно удаляющиеся спины соперников и сверкающие на солнце льдинки, вылетающие из-под шипов...

Сейчас, вспоминая об этом, он улыбается: «Понимаешь, есть у меня такая привычка: перед стартом непременно с ноги на ногу перевалиться, покачать руль, приподняться на седле — вроде бы еще раз хочу убедиться, что все в порядке. Она меня и подвела: неосторожным движением выключил передачу. Когда ребята уехали и я остался на старте, растерянности не было. Только злость на себя: как мог так опростоволоситься! И еще — острое желание непременно догнать. Бросился вдогонку. Мотор не жалел. Стал обходить одного за другим. Боялся только не успею: гонка-то короткая, всего четыре круга».

Он успел. На финишной прямой буквально вырвал победу. Она дала равенство в очках с благовещенским гонщиком Анатолием Акименко. У него Сергей выиграл в дополнительном заезде и в десятый раз завоевал золотую медаль и звание чемпиона Советского Союза.

И если бы тогда на трибунах ижевского стадиона оказался хоть один непосвященный человек, то, наблюдая за этой погоней, он, наверное, воскликнул: «Молодец, мальчишка!» — столько молодого задора, энергии и жажды победы было в неудержимом напоре Чирцева. И невдомек было бы такому зрителю, что за рулем мотоцикла не пылкий юноша, а зрелый, многоопытный сорокалетний спортсмен, представитель той славной когорты гонщиков-бойцов, которых принято называть ветеранами.

Родился и вырос Сергей в Иркутске. О мотоцикле и не мечтал. Как и многие его друзья, еще в школе увлекся лыжами и в 15 лет выполнил норматив первого разряда.

Казалось, спортивное будущее предопределено. Во всяком случае, тренеры в нем не сомневались. Однако, как это нередко бывает, в дело вмешался случай. Немного смешной, даже нелепый. Но для Сергея — счастливый.

Оказался невыполненным план по подготовке мотоциклистов. Нужно было срочно «закрывать брешь». Дело происходило летом, лыжники почти не тренировались. И Сергей сам вызвался учиться: «А что, это, наверно, интересно».

Теорию одолел как все, не выделялся. А на первых же занятиях по вождению поехал легко, свободно, будто ездил всю жизнь. На него обратили внимание и посоветовали заняться мотоспортом. Так начался Чирцев-мотоциклист. Правда, еще пытался какое-то время бороться с новой привязанностью, посещал лыжные тренировки, но все реже и реже.

За следующие три года, до армии, Сергей стремительно преодолел путь от новичка до мастера спорта СССР. Он с удивительной легкостью выигрывал одно соревнование за другим. И при этом не забывал с благодарностью вспоминать лыжню, научившую его терпению, выносливости, умению рассчитывать силы.

Теперь, вроде бы, будущее Чирцева-мотоциклиста уже точно определилось. Он утвердил себя в мотокроссе. Кросс признал его. Молодого мастера спорта заметило руководство сборной армейской команды, его пообещали взять в ЦСКА. Но...

Армейская служба шла быстрее, чем решались организационные вопросы. Подошла демобилизация. И в момент, когда солдату пришла пора определяться «на гражданке», судьба свела его с ижевским конструктором Савелием Яковлевичем Фишером.

С того 1961 года Чирцев стал ижевцем, посвятил себя нелегкому труду испытателя спортивных мотоциклов. Здесь Сергею, по его собственному признанию, здорово повезло. Основу ижевской команды составляли такие известные гонщики, как Кубасов, Капканщиков, Васев, Балобанов, Чащипов... У них было чему поучиться. И, выступая рядом с ними и против них, Чирцев со свойственными ему терпением и обстоятельностью перенимал все лучшее.

Надо сказать, что в силу своего положения спортсмены-испытатели зачастую выступают на новых, экспериментальных мотоциклах. С одной стороны, они имеют преимущество перед серийными моделями, на которых стартуют почти все соперники, а с другой — опытные, еще «сырые» машины чаще выходят из строя.

Чирцев вспоминает, что именно так было на соревнованиях в Белгороде, на первенстве Советского Союза: он шел хорошо — но у опытного мотоцикла сломалась подножка. В следующем заезде он постарался исправить положение — но поломка рамы вывела его из борьбы. И обижаться на кого-то, кого-то винить было по меньшей мере смешно: на то ты и испытатель!

В те годы, это была середина семидесятых, в Ижевске особое внимание уделялось многодневке и мотоциклам для этих соревнований. Результат этого внимания был ощутим: советские гонщики, выступая на международных

трассах, стали добиваться хороших результатов. Для заводских же испытателей это имело свои последствия: занимаясь шлифовкой новых мотоциклов, спортсмены невольно переквалифицировались, становились многоборцами. Так получилось и с Сергеем.

И снова трудный путь, неизбежное накапливание крупиц опыта, досадные срывы и наконец победы. В 1969 году в Ужгороде в классе 250 см³ Чирцев впервые стал чемпионом страны по мотомногоборью.

«Позвольте, да ведь Чирцев выступает на льду! — скажет болельщик из молодых. — Или это не тот Чирцев?»

Тот! Именно тот!

Но ледовиком Сергей стал не сразу. И этому новому призванию он сопротивлялся изо всех сил.

Еще раз получил «золото» в чемпионате СССР по многоборью, пять раз завоевывал «серебро» и один раз — «бронзу». Еще дважды он в составе сборной СССР выезжал за рубеж на международные шестидневные соревнования и возвращался домой с золотыми медалями. Короче, и тут Чирцев достиг высшей квалификации, встал вровень с сильнейшими многодневщиками мира.

И в это время, находясь в расцвете сил, он вдруг снова поменял свою спортивную специальность. А началось все, вроде бы, опять со случая.

Однажды на тренировке он попросил у Бориса Агапитова мотоцикл: прокатиться по кругу, попробовать. Попробовал. Поразило какое-то совсем новое ощущение скорости — ощущение вихря. И потихоньку от всех тут же стал «изобретать» свой собственный ледовый мотоцикл. Для начала «слепил» его из старого многодневного. Выступил. Неожиданно для многих (в том числе и для себя!) выиграл все гонки в Удмуртии.

А потом пошли поражения. Тогда он взялся за мотоцикл всерьез. Мотор ЧЗ, плюс коробка передач от «ИЖ—Планеты», самодельная рама, вилка «Ковровца» и колеса ЭСО — таким вышел новый гибрид. На нем в 1970 году на чемпионате СССР по мотогонкам на льду в классе «350» Сергей «взял серебро», уступив только Тарабанько, будущему чемпиону мира. А на следующий год в Вятских Полянах он стал чемпионом Советского Союза. Теперь на его счету восемь высших наград, завоеванных в первенствах страны по зимнему спидвею.

Я пишу и будто вижу перед собой лицо Сергея: симпатичное, спокойное. Мы знакомы давно. Встречаемся, когда бываю в Ижевске. Но хочется узнать его лучше. Обращаюсь к Юрию Михайловичу Васеву, заслуженному тренеру РСФСР, у которого вот уже 19 лет занимается Сергей. Юрий Михайлович по-своему понимает вопрос.

— Что в нем главное? Умение из всего извлекать рациональное и оттачивать до совершенства. Потому он и добивался выдающихся результатов и в кроссе, и в многодневке, и в зимнем спидвее. Можно согласиться, что в мотоспорт его привел случай, на лед он вроде бы тоже вышел случайно. Оно так. Но на этом заслуга случая кончается. И начинается труд, требующий полной отдачи сил. Я бы даже сказал — подвижничества. Человек от многого должен отказаться во имя главного. Сергей на это готов. И доказал. У него завидная работоспособность и прекрасная физическая закалка. Это способствует спортивному долголетию. В гонках по льду удачный старт — половина успеха. У Чирцева он отработан до скрупулезности. Наконец, он отличный механик. Его последний мотор — опять самоделка. А вы слышали, как этот мотор поет? Заслушаешься! Что еще... Да, конечно, дисциплинированность. Она Чирцеву присуща в превосходной степени. Говорю как тренер...

При последней встрече я не утерпел и задал Сергею вопрос, который задают ему, наверное, все чаще: какие у тебя планы?

Он понимающе улыбнулся:

— Нет, уходить пока не собираюсь. Хотя от многих слышал «давай, пока можешь это сделать красиво». Силы есть, от борьбы не откажусь. А придет время — стану, наверное, учить молодежь. Я ведь кончил в свое время школу тренеров, потом техникум. Так что с заводом и мотоциклами до конца...

Б. ДЕМЧЕНКО,
мастер спорта СССР

г. Ижевск



БОЛЬШЕ ЧЕМ СОРЕВНОВАНИЯ

Мысли, навеянные встречей мотоциклистов на IX «Слете друзей ЯВЫ»

Жить почти что в центре столицы и не слышать «шума городского», согласитесь, великое благо в наше время. Такое благо досталось мне и моим соседям по дому. Наша «башня» утоплена в глубину квартала, и гул незасыпающего Ленинградского проспекта сюда не доносится. Тишина, благодать. Впрочем, далеко не всегда. Начиная с весны и до поздней осени нас довольно часто будят по утрам мотоциклетные моторы. Рев их врывается в окна прямо с соседнего двора. Там среди железных коробок-гаражей владельцев автомобилей затесалась одна, населенная мотоциклами и мотоциклистами. Она — место постоянного притяжения молодых «технарей» со всей округи. Здесь и мотогараж, и мастерская, и клуб. А асфальтовая дорожка вокруг нашего дома что-то вроде испытательного полигона. Прильнув к бензобаку, вцепившись в рогатый руль, пробуют ребята силы своих двигателей. И свои собственные. Уж очень хочется походить на истинных спортсменов. Рвется душа промчаться «с ветром споря». Но не каждому дано стать покорителем гоночных трасс. Другое дело посостязаться с равными себе, на своих машинах. Но где и как?

...Я стою у закрытого парка, где отдыхают мотоциклы участников IX «Слета друзей ЯВЫ», и думаю о моих неспокойных соседях — мотоциклистах. Многое, наверно, дали бы они, чтобы и их машины ждали здесь завтрашних стартов.

Сверкая надраенными до блеска бензобаками, рулями, ободами, выстроились в строгие шеренги ЯВЫ и ЧЗ. По сочетаниям букв на номерах не стоит большого труда догадаться, откуда они. Эти из Тюмени. Эти из Владивостока. А те — ульяновские, ташкентские, киевские — со всех концов страны. А вот и пять «с иголочки» новеньких ЯВ наших гостей из ЧССР — постоянных участников слетов. Их доставили сюда на самолете. Для чехословацкой команды сделано исключение. Остальные прибывают в Баку, где объявлен девятый слет, своим ходом. Так предписывает Положение.

Еще вчера у подъездов к городу мы встречали их—усталых, осунувшихся, на покрытых грязью и пылью мотоциклах. Немудрено. За плечами у многих две, три, четыре тысячи километров! Они отправлялись в путь, когда на крышах еще лежал по утрам снег. Да и в дороге не отогрелись. Весна, запоздавшая, поздняя в этом году, не баловала. Шли холодные дожди, свирепствовали ветры. А в Баку в день торжественного открытия слета — бурное цветение, все залито солнцем, словно награда за нелегкие испытания в пути.

«Слет друзей ЯВЫ», согласно записи в спортивном календаре, — это «международное соревнование команд на дорожных мотоциклах». Да, именно так. Прежде всего это спорт — состязание в сложном для владельцев личных машин мотоциклетном многоборье — «фигурке», спринте, триале (трайеле) и преодолении полосы препятствий. Три дня идет соперничество за серебряный кубок «Мотокова» — главный переходящий приз, за другие командные и личные призы, медали. Три дня напряженных баталий, где проверяются спортивное умение, воля, сноровка. И все же слеты — это нечто большее чем просто соревнования. Это, если хотите, полевой форум молодых людей, для которых мотоцикл стал и опорой в познании родной страны, и спортивным увлечением, и объектом приложения технических знаний. Все это вобрал в себя слет.

Звездный сбор, требующий не только закалки, умения преодолевать в составе команды большие расстояния, но и общественной активности в пути. Соревнования не только на трассах, но и в знании правил движения, в умении оснастить мотоцикл для дальних походов, запечатлеть увиденное на пленке. Наконец, дружеские контакты с чехословацкими мотоциклистами и мотоциклостроителями — теми, кто конструирует, производит и экспортирует ЯВЫ и ЧЗ. Вот сколько вмещает в себя одна такая встреча! И реализация ее полезных идей, скажем откровенно, во многом зависит от хозяев — их возможностей, их умения и желания создать условия для соревнований и конкурсов, встреч по интересам, для знакомства с достопримечательностями города. Что здесь скажешь? Вряд



ли вообще можно сделать больше, чем было сделано в Баку.

Партийные и советские органы Азербайджана, ЦК ДОСААФ республики уделили IX Слету, который посвящался 35-летию Победы над фашистской Германией и 60-летию Советского Азербайджана, много внимания и заботы. Самая лучшая площадь города, гордость Баку — площадь Ленина была отдана в распоряжение участников слета. Здесь его торжественно открывали и закрывали. Здесь проходили соревнования. Оргкомитет, в состав которого вошли ответственные руководители республиканских организаций во главе с заместителем председателя Совета Министров Азербайджанской ССР Фикретом Гамидовичем Ахмедовым, держал в поле зрения все, что было связано со слетом. Пресса, республиканское телевидение широко освещали его. Особо хочется сказать о работниках ЦК ДОСААФ республики, его председателе генерал-майоре танковых войск Ибрагиме Сейфуллаевиче Ахмедове. Их стараниями и усилиями была создана такая атмосфера, когда каждый участник встречи из 23 городов Союза смог еще полнее ощутить свою принадлежность к великой многонациональной стране — родине Октября, стране мира и прогресса.

Об этом стоит говорить столь подробно не только для того, чтобы воздать должное организаторам. Увы, нередко приходится сталкиваться еще с явлениями совсем другого рода: даже к проведению чемпионатов страны и международных встреч на местах нередко относятся как к делу рядовому, будничному, не вкладывая в них столь необходимого эмоционального заряда. Так бывает, когда спорт рассматривают только сквозь окуляры побед, титулов и разрядов, забывая при этом, что он прежде всего воспитатель, что через него и вместе с ним можно решать многие нравственные проблемы.

В Баку каждый ощутил приподнятость и значимость события, участником которого ему посчастливилось стать. В самом деле, забудут ли сто двадцать мотоспортсменов и примерно столько же гостей мотоциклетный марш по городу под флагами пятнадцати республик к памятнику Бакинским комиссарам, возложение венков под звуки траурной мелодии. Или торжественное открытие слета на площади Ленина, красочный парад, медь оркестра, сердечные слова приветствия председателя оргкомитета Ф. Ахмедова и заместителя торгпреда Чехословакии в СССР Ф. Рипала. А ослепительный балетный спектакль «Тысяча и одна ночь» в театре оперы и балета, куда были приглашены все участники и гости. А поездка на пароходе по Бакинской бухте, знакомство с городом, его памятниками истории и многое другое, что не просто дополняло спортивную программу, а поднимало слет, его воспитательное воздействие.

В этом отчете читатель не найдет подробностей о том, кто и как побеждал в соревнованиях. И вовсе не потому, что не было в них напряженных, порой драматических моментов. Были, и какие! Чего стоит одна только дуэль прибалтийских команд, в которой долгое время лидировали рижане, и лишь полоса препятствий склонила чашу весов в сторону елгавцев. Но, право же, как-то не поднимается рука писать о неудачниках, побежденных, потому что в том большом празднике, каким стал IX «Слет друзей ЯВЫ», действительно проигравших не было. Да и кому отдать пальму первенства? Команде Елгавы, продемонстрировавшей высший класс езды в триале и на полосе препятствий, или ребятам из Кемерова, которые прошли в ненастье четыре тысячи труднейших километров, встречались с молодежью городов и сел в пути, рассказывали им о делах тружеников Западной Сибири, посетили памятники боевой и трудовой славы и стали победителями звездного пробега?

Церемония чествования победителей слета заняла порядочно времени. Не только главные устроители — ЦК ДОСААФ Азербайджана, редакция «За рулем» (они выполняли в данном случае поручение ЦК ДОСААФ СССР), «Мотоков», но и местные организации — ЦК комсомола республики, общество «Автомотолюбитель», бакинский завод бытовых кондиционеров, газета «Спорт» учредили много призов и наград. И все же самой большой наградой стало для каждого участие в слете, посещение Баку, дружеские встречи — все, что впечатывается в нашу память, оставляет там неизгладимый след.

Во все дни слета не оставляла, однако, меня одна мысль. Да, прекрасное это дело. Но почему только раз в году? И почему только слет «явистов»? Пусть в меньших масштабах — города, области, республики, — с меньшим размахом, но разве нельзя организовывать подобные слеты и встречи в субботние и воскресные дни? Сегодня есть кому этим заняться — общества автомотолюбителей во всех республиках, советы по туризму и экскурсиям, мотоциклетные заводы, комитеты ДОСААФ и комсомола. Каждому это по силам, а сообща тем более.

Сколько бы молодых людей, не знающих, к чему и как приложить свое мотоциклетное увлечение, можно было вовлечь в полезные дела. Сколько их, бесцельно гоняющих по улицам и дорогам в стремлении подражать Моисееву и Тарабанько, могли бы на самом деле пополнить ряды мотоспортсменов и мототуристов. И какую бы пользу извлекло из этого дело воспитания молодежи. Вот какие мысли навеял IX «Слет друзей ЯВЫ», который стал высшей точкой в истории этих традиционных встреч мотоциклистов.

М. ТИЛЕВИЧ,
спецкор «За рулем»

Баку — Москва







Участники слета при выезде из закрытого парка.

Триал решал многое.

Смена колес на трассе полосы препятствий.

Идет «фигурка», и судья начеку. Бригада судей из 20 городов во главе с судьей всесоюзной категории кандидатом технических наук Р. Сарычевым отлично справилась с обязанностями.

Чествуют победителей.

Фото К. Беранека (ЧССР)

Победители и призеры

Общий зачет

Командный. Первая группа: 1. Елгава; 2. Рига; 3. Москва. Вторая группа: 1. Свердловск; 2. Киев; 3. Полтава. **Личный.** Женщины: 1. А. Пуриня (Рига); 2. М. Гаже (Елгава); 3. О. Кожина (Москва). Мужчины: 1. Ю. Валейнис; 2. В. Граматниекс (оба — Рига); 3. М. Линде (Елгава).

Конкурсы

На лучший маршрут (командный): 1. Кемерово; 2. Владивосток; 3. Вильнюс.

По Правилам дорожного движения (командный): 1. Баку; 2. Тюмень; 3. Сумгаит.

«Баку — Прага — маршрут дружбы» (командный): 1. Москва; 2. Одесса; 3. Рига.

На лучшее туристское оснащение мотоцикла (личный): 1. Б. Иванов (Кемерово); 2. К. Перминос (Вильнюс); 3. Т. Шакаримов (Ташкент).

На лучшее фото (личный): 1. Ю. Григорашкин (Ульяновск); 2. У. Вихманис (Рига) и Г. Зубков (Одесса); 3. В. Трофимов (Кемерово).

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на 4-й стр. вкладки.

Правильные ответы — 3, 7, 8, 11, 13, 15, 17, 21, 23, 26.

I. По дороге, на которой установлены знаки 4.4 «Движение легковых автомобилей», кроме них разрешен проезд только автобусам и мотоциклам. Водители грузовых автомобилей (даже с полной массой меньше 3,5 тонны), если только они не обслуживают находящиеся здесь предприятия, двигаться за знак не имеют права (пункт 4.4.1).

II. На перекрестках неравнозначных дорог обязанность пропустить тех, кто движется по главной дороге, лежит и на водителе трамвая. После проезда автобуса и самосвала наступит его черед, ибо в равных дорожных условиях он имеет преимущество перед водителями безрельсовых транспортных средств (пункты 15.1, 15.2 и 15.3).

III. Мотоциклы без коляски, а при такой скорости и одиночные транспортные средства можно обгонять и в зоне действия знака 3.20 «Обгон запрещен» (пункт 4.3.1, 3.20).

IV. В показанной ситуации сигнал регулировщика разрешил левый поворот с пересекающей дороги. Хотя пути водителей не пересекаются, поворачивать направо нельзя: когда регулировщик обращен к водителю спиной, движение в любом направлении запрещено (пункт 7.3).

V. Знак этот имеет в виду длину не только отдельных транспортных средств, но и их составов, скажем, при буксировке (пункт 4.3.1, 3.15).

VI. Перекресток равнозначных дорог водители безрельсовых транспортных средств должны проезжать поочередно, уступая дорогу тому, кто справа. Принадлежность транспортных средств к группе механических или немеханических в этом порядке никакой роли не играет (пункт 15.2).

VII. Знак 4.1.1 «Движение прямо» действует только на то пересечение проезжих частей, перед которым он установлен, стало быть, водителю Б ничто не запрещает движение в показанном направлении. Может повернуть во двор и водитель А, ибо упомянутый знак такой маневр не запрещает (пункты 4.4.1 и 4.4.2).

VIII. Правила остановки здесь не нарушены: водитель остановился у правого края проезжей части, по которой двигался, а тот факт, что дорога имеет несколько проезжих частей, ничего не меняет (пункт 13.1).

IX. Перекресток есть пересечение (примыкание) дорог в одном уровне, а дорога включает в себя и тротуары (пункт 1.8).

X. Габаритные огни должны быть включены при остановке и днем, когда из-за снегопада, тумана или по каким-то другим метеоусловиям видимость составляет менее 300 м [пункты 21.2 (примечание) и 21.4].

МОТОКРОСС

В нынешнем году разыгрываются уже не три, а четыре почетных титула чемпионов мира: в классах 125, 250 и 500 см³ и на мотоциклах с коляской. Каждое из первенств включает 12 этапов.

В классах **125** и **250 см³** советские спортсмены выступают на мотоциклах ЧЗ. Мощность их соответственно 33 л. с. при 10 000 об/мин и 38 л. с. при 7600 об/мин, а снаряженная масса — 98 и 100 кг.

Результаты соревнований

125 см³. II этап (Австрия). 1-й заезд: 1. Г. Эвертс (Бельгия), «Сузуки»; 2. М. Фелькеенерс (Бельгия), «Ямаха»; 3. К. Коулмен (Новая Зеландия), «Сузуки»; 4. Т. Мицуясу (Япония), «Ямаха»; 5. Т. Сузуки (Япония), «Априллиа»; 6. Ж. Вимон (Франция), «Ямаха»... 11. В. Корнеев (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Фелькеенерс; 3. Мицуясу; 4. Коулмен; 5. Г. Райе (Бельгия), «Жилера»; 6. Сузуки... 9. Корнеев.

III этап (Бельгия). 1-й заезд. 1. Эвертс; 2. Фелькеенерс; 3. П. Гроневельд (Голландия), «Хонда»; 4. Э. Гобоерс (Бельгия), «Сузуки»; 5. М. Аутио (Финляндия), «Хонда»; 6. К. Маддии (Италия), «Априллиа». **2-й заезд:** 1. Фелькеенерс; 2. Гроневельд; 3. Эвертс; 4. Ж. Миллисен (Бельгия), ТГМ; 5. Гобоерс; 6. М. Ринальди (Италия), ТГМ; 7. Корнеев.

Сумма очков после трех этапов: Эвертс — 82, Фелькеенерс — 66, Гроневельд — 32, Райе — 23, Сузуки, Аутио, Мицуясу и Коулмен — по 18... Корнеев — 5.

250 см³. I этап (Испания). 1-й заезд: 1. Р. Диффенбах (ФРГ), «Хонда»; 2. Ф. Кебеле (ФРГ), «Хонда»; 3. П. Фура (Франция), «Хускварна»; 4. Ж. Жобе (Бельгия), «Сузуки»; 5. В. Кавинов (СССР), ЧЗ; 6. Э. Сундштрем (Финляндия), «Хускварна». **2-й заезд:** 1. Я. Фалта (ЧССР), ЧЗ; 2. Кебеле; 3. Диффенбах; 4. Жобе; 5. Кавинов; 6. Я. Кристоферсен (Норвегия), «Ямаха».

II этап (ЧССР). 1-й заезд: 1. Фалта; 2. Р. Бовен (Бельгия), «Хускварна»; 3. Н. Хадсон (Англия), «Майко»; 4. Жобе; 5. Кавинов; 6. Д. Рангелов (НРБ), «Хускварна». **2-й заезд:** 1. Рангелов; 2. Бовен; 3. Жобе; 4. Фалта; 5. Хадсон; 6. Г. Моисеев (СССР), ЧЗ.

III этап (ФРГ). 1-й заезд: 1. Халсон; 2. Кебеле; 3. Ж. Лякае (Бельгия), СВМ; 4. Ж. Мингельс (Бельгия), «Ямаха»; 5. Рангелов; 6. Фалта. **2-й заезд:** 1. Бовен; 2. Жобе; 3. Кебеле; 4. Рангелов; 5. С. Мортенсен (Дания), «Крамер»; 6. Лякае.

IV этап (Бельгия). 1-й заезд: 1. Жобе; 2. Моисеев; 3. Фура; 4. Бовен; 5. Кристоферсен; 6. Д. Олдридж (Бельгия), «Хускварна». **2-й заезд:** 1. Жобе; 2. Фалта; 3. Рангелов; 4. Бовен; 5. Кристоферсен; 6. К. Ниберг (Швеция), «Ямаха».

Сумма очков после четырех этапов: Жобе — 76, Фалта — 59, Бовен — 55, Рангелов — 47, Кебеле — 46, Диффенбах — 32... Кавинов — 18, Моисеев — 17.

АВТОГОНКИ

Среди участников чемпионата мира по кольцевым гонкам на машинах формулы 1 в нынешнем году стартует много молодых спортсменов. Среди них призеры первенств мира по картингу 20-летний Э. Чивер (США), Р. Патрезе, которому 26 лет, 25-летний Э. де Анджелис (оба — Италия), чемпионы Европы двух последних лет на автомобилях формулы 2 Б. Джакомелли (Италия) и М. Зурер (Швейцария), а также 24-летний чемпион Европы 1979 года на машинах формулы 3 А. Прост (Франция). Эта молодежь, имея за плечами сравнительно небольшой опыт, ездит очень остро, часто рискует, нередко в ходе гонок создает опасные ситуации. Для них машина формулы 1 порой оказывается чересчур быстроходной. Значительный прогресс в конструкции антикрыльев, юбок и других аэродинамических устройств, которые создают силы, прижимающие машину к дороге, а также быстрое совершенствование шин привели к тому, что современные гоночные автомобили на поворотах подвергаются действию бокового ускорения, втрое превышающего ускорение земного притяжения. Эти два обстоятельства стали в последнее время причиной заметного увеличения аварий и смертельных случаев.

Четвертый этап первенства мира, трасса которого проходила по улицам города Лонг-Бич (США), явился ярким тому свидетельством. Там было разбито девять машин, причем двое гонщиков (К. Регацциони и Э. де Анджелис) получили тяжелые ранения. Неудивительно, что Международная федерация автомобильного спорта намерена немедленно ужесточить требования к безопасности автомобилей формулы 1.

Победил на этапе способный бразильский гонщик Нельсон Пике. Ему 27 лет, он сын дипломата, бронзовый призер первенства Европы 1977 года в формуле 3; принял 24 старта в формуле 1 и в Лонг-Бич одержал свою первую победу. А следующий этап выиграл, также в первый раз, 28-летний француз Дидье Пирони.

IV этап (США): 1. Н. Пике (Бразилия), «Брэбхэм-БТ49»; 2. Р. Патрезе (Италия), «Эрроус-А3»; 3. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Фиттипальди-Ф7»; 4. Д. Уотсон (Англия), «Мак-Ларен-М29В»; 5. И. Шектер (ЮАР), «Феррари-312-Т5»; 6. И. Масс (ФРГ), «Эрроус-А3».

V этап (Бельгия): 1. Д. Пирони (Франция), «Лижье-ЖС11А»; 2. А. Джонс (Австралия), «Вильямс-ФВ07»; 3. К. Рейтеманн (Аргентина), «Вильямс-ФВ07»; 4. Р. Арну (Франция), «Рено-РС20»; 5. Ж. Жарье (Франция), «Тиррел-010»; 6. Ж. Вильнев (Канада), «Феррари-312-Т5».

VI этап (Монако): 1. Рейтеманн; 2. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-ЖС11А»; 3. Пике; 4. Масс; 5. Вильнев; 6. Фиттипальди.

Сумма очков после шести этапов: Пике — 22, Арну — 21, Джонс — 19, Пирони — 17, Рейтеманн — 15, Лаффит — 12.

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

На первой странице обложки — фото В. Князева, Е. Рябова и ТАСС.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, Н. И. ЛЕТЧФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), А. М. ХЛЕБНИКОВ, К. Н. ХОДАРЕВ, Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор В. П. Макаров.
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в производ. 2.6.1980 г. Подписано в печать 30.6.1980 г. Тираж 3 300 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90⅛, 2,25 бум. л. = 4,5 п. л. Цена 80 коп. Зак.1293 Г-34663

Набрано в 3-й типографии Воениздата.
Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ПОЛЕЗНАЯ МЕЛОЧЬ

Не дожидайтесь, когда резиновые накладки педалей тормоза и сцепления «Жигулей» протрутся до дыр на одном из углов. Меняйте их местами и переворачивайте раз в год, и они прослужат в четыре раза дольше.

Б. ИНОЗЕМЦЕВ

**620045,
г. Свердловск,
ул. Кирова, 38, кв. 3**

В КРАЙНЕМ СЛУЧАЕ

В дальней поездке я проколол два колеса. Запасной камеры не было. Заклеить поврежденные места удалось небольшим кусочком герметика, который применяют для заделки стыков и неплотностей между деталями кузова. Тщательно размазав его на месте прокола, я наложил сверху несколько слоев полихлорвиниловой изоляционной ленты. С такой «заплаткой» машина прошла более 400 километров без подкачки колеса.

А. КАРПИНЧИК

**660912, Красноярский край,
пгт Сосновоборск,
ул. Ленинского комсомола, 11, кв. 19**

* * *

В такой же ситуации я применил лейкопластырь из медицинской аптечки. На отверстие наложил круглую трехслойную заплатку: первый слой размером с двухкопеечную монету, поверх него — с трехкопеечную и третий — с пятикопеечную.

К. ПЛОХУТА

**346508, Ростовская область,
г. Шахты,
ул. Маяковского, 60, кв. 44**

* * *

Если в пути на «Жигулях» высоким напряжением пробило бегунок распределителя, снимите его, отвернув два винта, и, положив на центробежный автомат сложенный вдвое полиэтиленовый пакет, поставьте обратно. После этого обрежьте выступающие из-под бегунка куски полиэтилена, установите крышку распределителя и продолжайте поездку.

В. НЕФЕДЬЕВ

**632410,
Новосибирская область,
г. Каргат,
ул. Пугачева, 5**

Справка редакции. Во время рейда, получившего название «Детектив с бегунком» («За рулем», 1979, № 10), электрики Можайской СТО посоветовали нам, чтобы избежать пробоя, заранее наносить на внутреннюю сторону нового бегунка несколько слоев лака или тонкий слой эпоксидной смолы.

ТРАВМООПАСНЫЙ УГОЛ

Открывая изнутри переднюю дверь автомобиля **ГАЗ—24**, можно поранить острым углом наклонившегося к ней человека. Чтобы этого не случилось, я приклеил на верхний угол двери аккуратную резиновую накладку.

Н. ФЕДОСЕЕВ

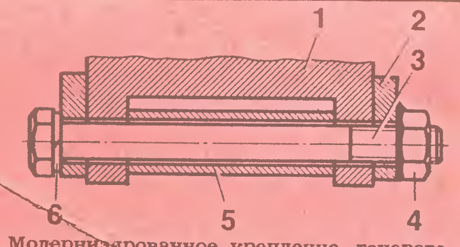
**665709,
Иркутская область,
г. Братск-9,
ул. Погодаева, 7, кв. 73**

КРЕПЛЕНИЕ ГЕНЕРАТОРА

Снять и поставить генератор на «**москвичах—412**» и «**2140**» будет проще, если крепить его при помощи стяжного болта (М10 × 1) и распорной втулки (без всяких переделок сюда подходит негодный поршневой палец мотора «Москвич—412») внутренним диаметром 12 мм, плотно вставленной между ушками генератора, как показано на рисунке. При этом следует с одной стороны кронштейна генератора приварить гайку, а с другой под головку болта подложить пружинную шайбу.

В. МЕЙНЕРТ

**348005,
г. Ворошиловград,
Новый городок
завода ОР,
корп. 9, кв. 59**



Модернизированное крепление генератора: 1 — корпус генератора; 2 — кронштейн крепления генератора; 3 — стяжной болт; 4 — гайка (приварить к кронштейну); 5 — распорная втулка; 6 — пружинная шайба.

С ВЫКЛЮЧЕННЫМ ЗАЖИГАНИЕМ

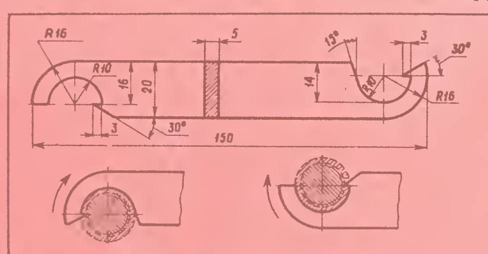
Проверяя установку момента появления искры в первом цилиндре автомобильного двигателя при помощи контрольной лампы, я присоединяю один провод к клемме прерывателя, а другой — к клемме «+» аккумулятора. При правильной регулировке лампа гаснет в момент совпадения меток на шкиве коленчатого вала и крышке привода газораспределительного механизма.

Такой метод, в отличие от изложенного в инструкциях, позволяет работать с выключенным зажиганием.

В. ГУРОВ

**111397, г. Москва,
ул. Новогиреевская, 24/1, кв. 14**

КЛЮЧ ДЛЯ РЕГУЛИРОВКИ СХОЖДЕНИЯ КОЛЕС



На «Жигулях» при регулировке схождения колес неудобно вращать разрезную муфту, изменяющую длину тяг.

Ключ, показанный на рисунке, значительно облегчает эту работу. Вставив один из зубьев ключа в прорезь муфты, можно повернуть ее на нужный угол.

Н. КОШЕЛЬ

**348001, г. Ворошиловград,
ул. Братьев Маховых, 57**

Двусторонний ключ для вращения разрезной муфты на рулевых тягах.

ТЕПЕРЬ НЕ ЗАЕДАЕТ

Облегчить смазку тяги, приводящей замок крышки багажника на «**Запорожце**», очень просто. Достаточно в самом высоком месте направляющей трубки просверлить отверстие диаметром 1,5 мм и, облепив его пластилином в виде воронки, налить 1—2 см³ трансмиссионного масла. Когда масло стечет в трубку, пластилин удалите. Таким же способом я смазываю трос «газа», не снимая его с машины.

Ю. МАРТЬЯНОВ

**428020, г. Чебоксары,
ул. Николаева, 17, кв. 22**

ПРОСТАЯ ПРОВЕРКА

Работоспособность термостата можно проверить на **автомобиле.** Опустите термометр в охлаждающую жидкость через заливную горловину радиатора и пустите двигатель. Если температура антифриза, практически не увеличиваясь в первое время, резко возрастет после прогрева мотора, — термостат исправен. В противном случае показания термометра будут постоянно расти по мере нагревания жидкости.

С. МАХНЕВ

**390007, г. Рязань-7,
Октябрьский городок, 23, кв. 2**

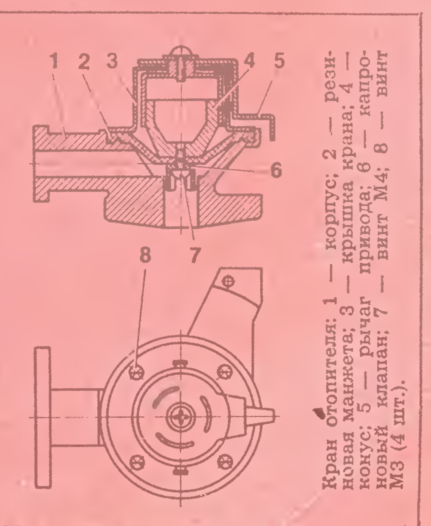
РЕМОНТИРУЕМ КРАН ОТОПИТЕЛЯ

Кран управления отопителем салона «**Жигулей**» приходит в негодность, как правило, из-за разрыва резиновой манжеты, которая со временем стареет и теряет эластичность.

Я отремонтировал кран, сделав его конструкцию разборной для замены манжеты. Остроззаточенным зубилом аккуратно убрал завальцовку и разъединил кран на две части (корпус и головку). Высверлил 3-миллиметровым сверлом заклепку в конусе головки, чтобы извлечь поврежденную манжету, и заменил ее новой, изготовленной из автомобильной камеры. В конусе с высверленной заклепкой нарезал метчиком резьбу М4 и закрепил винтом новую манжету. По месту разъединения корпуса просверлил, как показано на рисунке, четыре отверстия диаметром 2,5 мм, нарезал резьбу М3 и соединил винтами обе половины крана, зажав между ними манжету. После проверки на герметичность установил кран на автомобиль.

Н. КРУК

**266000, г. Ровно,
ул. 17 сентября, 136-а**



Кран отопителя: 1 — корпус; 2 — резиновая манжета; 3 — крышка крана; 4 — конус; 5 — рычаг привода; 6 — капроновый клапан; 7 — винт М4; 8 — винт М3 (4 шт.).



15. «МОСКВИЧ—407»

Проектные работы по верхнеклапанному двигателю модели «407» были начаты в 1955 году, а с мая 1958 года он уже выпускался серийно. Автомобили, оснащенные этим двигателем, получили название «Москвич—407». С декабря 1959 года завод начал устанавливать четырехступенчатую коробку передач, с декабря 1960 года — гипоидный редуктор главной передачи. С 1960 года машина получила новую облицовку радиатора. До декабря 1963 года изготовлено 266 209 «москвичей—407» с кузовом «седан».

Эти машины нашли путь и в спорт. Многие гонщики выступали на них в кольцевых и ипподромных гонках, ралли, оснащая форсированными двигателями, стабилизаторами поперечной устойчивости задней подвески и придавая кузову пониженную посадку (данные по спортивному варианту приведены в скобках). В общей сложности на машинах этой модели одержано 12 побед на чемпионатах СССР.

Годы выпуска — 1958—1963; колесная формула—4Х2; число мест — 4; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1358 см³, мощность — 45 (67) л. с. при 4500 (4800) об/мин, клапанный механизм — OHV; число передач — 4; размер шин — 5,60—15; длина — 4055 мм; ширина — 1540 мм; высота — 1560 (1500) мм; база — 2370 мм; снаряженная масса — 990 кг; скорость — 115 (145) км/ч; время разгона с места до 80 км/ч — 24 (18) с.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

16. «МОСКВИЧ—416»

На базе узлов модели «410Н» конструкторы АЗЛК создали опытные образцы сельскохозяйственного легкового автомобиля повышенной проходимости. Он имел солидную отдельную раму, привод на все колеса и цельнометаллический трехдверный кузов типа «универсал». «Москвич—416» явился как бы прообразом автомобиля типа нынешней «Нивы», имел простой, но комфортабельный кузов с эффективными уплотнителями дверей и отопителем, буксирное устройство; дорожный просвет у него был 220 мм. В задней части кузова — две продольные откидные скамьи. Существовал и открытый вариант этой машины — «Москвич—415».

Всего изготовлено почти два десятка опытных «москвичей» моделей «416» и «415».

Год постройки — 1959; колесная формула — 4Х4; число мест — 6; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1358 см³, мощность — 45 л. с. при 4500 об/мин, клапанный механизм — OHV; число передач — 8; размер шин — 6,40—15; длина — 3490 мм; ширина —1670 мм; высота — 1835 мм; база — 2030 мм; снаряженная масса — 1158 кг; скорость — 105 км/ч.

